Gemeinde
Köniz

Parlamentssitzung 18. März 2024 **Traktandum 5**

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2025 und Agglomerationsprogramm der 5. Generation, Vernehmlassung
Beschluss; Direktion Planung und Verkehr

1. Ausgangslage

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK ist das zentrale Raum- und Verkehrs-Planungsinstrument der Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Es dient dazu, die regionale Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung mittel-, bis langfristig zu lenken und aufeinander abzustimmen. Als behördenverbindlicher regionaler Richtplan hat Köniz die Vorgaben des RGSK für die Ortsplanung grundsätzlich zu berücksichtigen. Das integrierte Agglomerationsprogramm bildet die konzeptionelle Grundlage für die grenz- und fachüberschreitende Koordination und die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs. Der Bund verlangt die Abgabe eines Agglomerationsprogramms für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen. Die RGSK und Agglomerationsprogramme werden alle vier Jahre gemäss den inhaltlichen Anforderungen von Bund und Kanton aktualisiert. Im RGSK 2025 geht es primär um die Aktualisierung und Weiterentwicklung der einzelnen Teilmassnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr aus dem RGSK 2021.

Vom 5. Dezember 2023 bis zum 14. März 2024 sind die Gemeinden der RKBM, aber auch die Öffentlichkeit angesprochen, zum Bericht, den Karten und den vorgeschlagenen Massnahmen, Stellung zu nehmen. Die Fachleute der Gemeindeverwaltung Köniz waren bei der Er- und Bearbeitung des vorliegenden RGSK nicht direkt involviert gewesen, sondern konnten zu einem frühen Zeitpunkt im Prozess lediglich Inputs zu den einzelnen Massnahmen eingeben, ohne Einfluss auf die Verarbeitung und Koordination gehabt zu haben.

Die Geschäftsleitung der RKBM definiert das RGSK als "wichtiges Vorhaben" gemäss Art. 153 Abs. 3 des Gemeindegesetzes. Demnach muss die Stellungnahme zum RGSK durch das Gemeindeparlament verabschiedet werden. Die Stellungnahme des Gemeinderates wird mit vorliegendem Antrag dem Parlament zur Genehmigung vorgelegt.

Aufgrund des fehlenden Einbezuges in der Erarbeitung fällt die Mitwirkungseingabe einigermassen umfangreich aus und ist mit vielen Detailhinweisen versehen.

2. Zentrale Aussagen der Stellungnahme

Grundsätzlich unterstützt der Gemeinderat die Stossrichtung des neuen RGSK. Die Aktualisierung und Weiterentwicklung der Massnamen, die Betrachtung in Fokusräumen und die Aufnahme des Thema Klima und den damit verbunden Querschnittaufgaben in allen Themenbereichen, wird begrüsst. Ebenfalls wird begrüsst, dass unwesentliche Inhalte aus dem RGSK entlassen wurden und so der Umfang des neuen RGSK stark reduziert werden konnte.

Bevölkerungswachstum:
Die angestrebten Wachstumsziele der Region wurden im RGSK 2025 gegenüber dem RGSK 2021 nach unten korrigiert. Die Wachstumsziele basieren auf den Prognosen des Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern. Die Prognosen des GVM weisen zwischen den beiden Berichtsjahren je nach Raumtyp grosse Differenzen auf, weshalb die Gemeinde die Verlässlichkeit der Prognose in Frage stellt. Im Bericht fehlt eine kritische Auseinandersetzung mit der Prognose. Im Weiteren vermittelt das RGSK den Eindruck, dass das prognostizierte Wachstum aus dem GVM jeweils dem angestrebten Wachstumsziel der Region entspricht. Hier vermissen wir eine klare Haltung der Region zu den Fragen, welches Wachstum die Region verfolgt, wo dies schwerpunktmässig erfolgen soll und was schlussendlich verträglich ist?

Siedlungsentwicklung:
In den letzten Jahren konnten die Planungsmassnahmen für zahlreiche Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete innerhalb der Gemeinde abgeschlossen werden, diese sind aber zum Teil noch nicht vollständig überbaut. Der Gemeinderat beantragt, diese Areale als Massnahmen aus dem RGSK zu streichen.

Verkehr:
Die Gemeinde Köniz begrüsst, dass der Fokus für eine bessere Vernetzung der Verkehrsmittel aus dem RGSK 2021 im neuen RGSK 2025 weitergeführt wird, vor allem durch vermehrte Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs. Die von der Abteilung Verkehr und Unterhalt erarbeiteten Vorhaben im Bereich Verkehr (für den Realisierungszeitraum 2028-203,"A-Horizont") wurden im RGSK 2025 insgesamt aufgenommen und sind mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Bei einzelnen Massnahmen hat die Gemeinde im Rahmen der Mitwirkung Anpassungsbedarf eingegeben.

Landschaft: Die meisten landschaftsplanerischen Massnahmen des RGSK 25 sind im kommunalen Richtplan bzw. im grundeigentümerverbindlichen Schutzplan bereits verankert; z.B. das regionale Landschaftsschongebiet Grünes Band. Das Massnahmenblatt Grünes Band wird auf der Basis der gemeinsam mit den betroffenen erarbeiteten Strategien (Modellvorhaben Grünes Band) überarbeitet. Besonders begrüsst wird selbstredend die Aufnahme der Klimathematik.

3. Folgen bei Ablehnung der Stellungnahme

Sollte die Stellungnahme abgelehnt oder grundsätzlich abgeändert werden, erhält die RKBM unter Umständen keine oder eine stark verspätete Stellungnahme von der Gemeinde Köniz. Es ist zudem nicht sichergestellt, dass unsere Anliegen ins RGSK einfliessen und der bestehenden Ortsplanung (kommunale Richtplanung sowie baurechtliche Grundordnung) übereinstimmen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Parlament genehmigt die Stellungnahme zu Händen der Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Köniz, 14. Februar 2024

Der Gemeinderat

Beilagen

1.1) Entwurf Stellungnahme der Gemeinde Köniz zum RGSK 2025 / AP 5
1.2) Mitwirkungsunterlagen RGSK 2025 / AP 5, enthalten:
- Begleitschreiben der RKBM
- Hauptbericht
- Kartenband
- Massnahmenband

(Beilage 1.2 elektronisch verfügbar auf der Parlamentswebsite)

Regionalkonferenz BernMittelland

Mitwirkung RGSK 2025/AP5 Bern-Mittelland: Online-Fragebogen Bern

5. Dezember 2023 bis 14. März 2024

Link zum Online-Fragenbogen hier.

Dieses Formular dient als Hilfestellung für die Ausfüllung des Online-Fragenbogens. Bitte retournieren Sie Ihre Antworten **nicht** mit diesem Formular.

Willkommenstext
Das **Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)** dient den Gemeinden, der Regionalkonferenz und dem Kanton als strategisches räumliches Führungsinstrument auf Stufe Region, welches den Gemeinden bei der Umsetzung gewisse Spielräume offenlässt. **Das Agglomerationsprogramm Bern der 5. Generation (AP5) ist Bestandteil des RGSK.** Mit dem RGSK wird eine behördenverbindliche, mittel- bis langfristige Koordination zwischen der Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsplanung sichergestellt.

Im RGSK 2025 wird zwischen erläuterndem Text und behördenverbindlichen Inhalten unterschieden: Behördenverbindlich sind neben den Massnahmenblättern und der Übersichtskarte die Kapitel 4 (Zukunftsbild) und 6 (Strategie) des Berichts. **Gegenstand der Mitwirkung sind insbesondere die Massnahmenlisten Siedlung, Verkehr und Landschaft und die genannten verbindlichen Kapitel.** Für die Mitwirkung wird zugunsten einer WebGIS-Darstellung auf eine Übersichtskarte verzichtet.

Die Unterlagen liegen nun zur öffentlichen Mitwirkung vor. Wir laden Sie ein, vom **5. Dezember 2023 bis zum 14. März 2024** im Rahmen dieser Online-Befragung Stellung zu nehmen.

Haben Sie Fragen? Die Lesehilfe bittet Ihnen einen erleichterten Einstieg zu den Inhalten der Überarbeitung. Bei Bedarf unterstützen wir Sie gerne telefonisch unter 031 370 40 70. Bis am 22.12.2023 erteilt Ihnen William Barbosa, Projektleiter Raumplanung RKBM, gerne Auskünfte. Ab dem 15.1.2024 steht Ihnen Andrea Schemmel, Fachbereichsleiterin Raumplanung RKBM, zur Verfügung.

Diese Umfrage richtet sich an Berner Teilnehmende. Freiburger Teilnehmende werden gebeten, die entsprechende Umfrage auszufüllen.

1 Öffentliche Mitwirkung

Der Fragebogen gliedert sich wie folgt. Bitte beachten Sie, dass sich gewisse Fragen nur an bestimmte Teilnehmerkreise richten. Den übrigen Teilnehmerkreisen werden diese Fragen nicht angezeigt.

- ▶ Teil 1: Abfrage Ihrer Grundangaben
- ▶ Teil 2: Fragen zum Hauptbericht
- ▶ Teil 3: Fragen zum Kartenband Zukunftsbild und Strategien
- ▶ Teil 4: Fragen zu den Fokusräumen *(Fragen 4.2 und 4.3 nur an Gemeinden)*
- ▶ Teil 5: Fragen zu den Massnahmen Siedlung
- ▶ Teil 6: Fragen zu den Massnahmen Landschaft *(nicht an Transportunternehmen, Frage 6.5 nur an Gemeinden)*
- ▶ Teil 7: Fragen zu den Massnahmen Verkehr
- ▶ Teil 8: Schlussbemerkungen und Abschluss Umfrage.

1.1 Grundangaben

Bitte angeben, ob Sie an der Mitwirkung als Privatperson oder im Namen einer Organisation teilnehmen.

☒ Gemeinde
☐ Region
☐ Kantonales Amt
☐ Partei
☐ Verein/Verband
☐ Transportunternehmen
☐ Unternehmen
☐ Privatperson
☐ Sonstiges: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1.2 Ihre Angaben

Absender: Gemeinde Köniz, Landorfstrasse 1 3098 Köniz

Verantwortliche Personen:
Siedlung: Silvio Bocchetti 031 970 93 21 silvio.bocchetti@koeniz.ch
Verkehr: Judith Albers 031 970 94 79 judith.albers@koeniz.ch
Landschaft: Marius Stadler 031 970 93 74 marius.stadler@koeniz.ch

Beilagen zum Fragebogen:
- Tabelle Massnahmen Siedlung
- Tabelle Massnahmen Verkehr
- Tabelle Massnahmen Landschaft

2 Fragen zum Hauptbericht

Das RGSK 2025 baut auf den Inhalten des RGSK 2021 auf. Alle Änderungen in den Texten werden jeweils farblich hervorgehoben.

Der Hauptbericht kann hier abgerufen werden.

2.1 Gesamteindruck – Ist der Inhalt des RGSK 2025 / AP5 nachvollziehbar? («Berichtsdestillat» RGSK 2025 / AP5)?

Ja ☐ Eher Ja ☐ Eher Nein ☐ Nein ☐

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

Grundsätzlich unterstützt der Gemeinderat die Stossrichtung des neuen RGSK. Die Aktualisierung und Weiterentwicklung der Massnamen, die Betrachtung in Fokusräumen und die Aufnahme des Thema Klima und den damit verbunden Querschnittaufgaben in allen Themenbereichen, wird begrüsst. Ebenfalls wird begrüsst, dass unwesentliche Inhalte aus dem RGSK entlassen wurden und so der Umfang des neuen RGSK stark reduziert werden konnte.

2.2 Sind Sie mit den Ausführungen im Kapitel «Situations- und Trendanalyse» («Berichtsdestillat» RGSK 2025 / AP5, Kapitel 3) einverstanden?

Ja ☐ Eher Ja ☐ Eher Nein ☐ Nein ☐

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

Bevölkerungswachstum: Im Raumtyp Zentrum 1. Stufe hat die Bevölkerung im 2021 gegenüber 2018 um 880 Personen abgenommen, trotzdem wird bis 2040 eine Zunahme von 13.8 % prognostiziert. Gleichzeitig fällt die Prognose für diesen Raumtyp gegenüber dem RGSK21 um rund ein Drittel weniger hoch aus. Der entgegengesetzte Trend der letzten Jahre sowie die zum Teil grossen Differenzen zwischen den Prognosen aus den RGSK 2025 und 2021 für unterschiedliche Raumtypen sowie für die Gesamtregion, lassen stark an der Verlässlichkeit und Beständigkeit der Prognose zweifeln. Eine kritische Auseinandersetzung mit der Belastbarkeit der Prognose fehlt hier gänzlich. Nicht zuletzt, da die Prognose die Grundlage für die Argumentation von Siedlungsmassnahmen für das Auffangen des Bevölkerungswachstums bildet.

Beschäftigtenentwicklung: Hier zeigt sich das gleiche Bild. Die Wachstumsprognose bspw. für die urbanen Kerngebiete wurde von 18.1 % (2021) auf 10 % (2025) reduziert, obwohl die Siedlungsentwicklung an Lagen mit einer guten öV-Anbindung gelenkt werden soll, also unter anderem in den Raumtyp "urbane Kerngebiete". Zum besseren Verständnis sollen an dieser Stelle die Gründe für die korrigierte Prognose erläutert werden. Allgemein stellt sich uns die Frage, wie es sein kann, dass das GVM für das RGSK 2021 für die Raumtypen "Zentrumsnahe ländliche Räume" und Hügel- und Berggebiete" von einem Wachstum von 15% resp. 14.2% ausgeht und man nun für eine glaubwürdigere Prognose auf den KRP zurückgreifen muss, welcher von 5.1% und 2.5% Wachstum ausgeht? Ist das GVM überhaupt verlässlich als Prognosegrundlage?

Landschaft: Der einleitende Satz im Kapitel 3.2.3 ist wie folgt anzupassen: Die Landschaft der Region Bern-Mittelland ist geprägt von ausserordentlichen Lebensräumen (Aareraum und eiszeitliche Mittelmoränen) und andererseits von wertvollen Fruchtfolgeflächen (FFF) sowie ackerfähigen Naturwiesen. Die vorhandenen Qualitäten von Siedlung und Landschaft sind eng miteinander verzahnt und tragen zur Attraktivität des Lebens- und Erholungsraums bei.

2.3 Sind Sie mit den Zielen im Kapitel «Zukunftsbild» («Berichtsdestillat» RGSK 2025 / AP5, Kapitel 4) einverstanden?

*Dieses Kapitel ist **behördenverbindlich**.*

Ja ☐ Eher Ja ☐ Eher Nein ☐ Nein ☐

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

Grundsätzlich unterstützen wir das Zukunftsbild der Region Bern-Mittelland für den Teilbereich Siedlung. Bezüglich des Wachstums vermissen wir eine klare Haltung der Region zu den Fragen, welches Wachstum die Region verfolgt, wo dies schwerpunktmässig erfolgen soll und was schlussendlich verträglich ist? Hier vermittelt das RGSK den Eindruck, dass das prognostizierte Wachstum aus dem GVM jeweils dem angestrebten Wachstumsziel der Region entspricht, egal ob es bspw. bei 19.2 % (RGSK21) oder bei 13.2 % (RGSK25) für den Raumtyp Zentrum 1. Stufe, oder bei 14.7 % (RGSK21) oder bei 9.5 % (RGSK25) für den Raumtyp Zentren 3. Und 4. Stufe liegen. Im Weiteren wird davon ausgegangen, dass das prognostizierte Wachstum für die angrenzenden Agglomerationen sogar übertroffen wird. Dies wird erwünscht und als sinnvoll betitelt, ohne klare Zahlen und die Konsequenzen zu kennen, einzig mit dem Argument, dass es dem Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen entspricht. An dieser Stelle fehlen eine kritische Auseinandersetzung zu den Wachstumszahlen und beständige Zielwerte.

Die Vorgabe zur klimaangepassten Gestaltung von öffentlichen Räumen für die Hitzeentlastung begrüssen wir.

Grünes Band: Die Inhalte der Ortsplanung sind mit dem Grünen Band abgestimmt und in der baurechtlichen Grundordnung festgelegt. Wir begrüssen, dass seine siedlungsklimatische Funktion neu explizit erwähnt ist. Weiter erachten wir die Aufnahme der Charakterräume als nützlich und hilfreich für die Gemeinden, wenn es darum geht, das Grüne Band in kommunalen Planungen und Massnahmen zu verankern.

2.4 Sind Sie mit den Aussagen im Kapitel «Handlungsbedarf» («Berichtsdestillat» RGSK 2025 / AP5, Kapitel 5) einverstanden?

Ja ☐ Eher Ja ☐ Eher Nein ☐ Nein ☐

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

Köniz Zentrum Liebefeld
Für uns ist nicht ganz nachvollziehbar, um welche Areale es sich beim Fokusraum Köniz Zentrum Liebefeld handelt. Handelt es sich hierbei um den ESP Köniz Liebefeld oder um das Zentrum Liebefeld? Ein Blick auf die Strategiekarte hilft hier auch nicht weiter, da das ganze Zentrum von Köniz und vom Liebefeld eingezeichnet sind. Auf jeden Fall ist im ESP das letzte Puzzlestück, die Planung der Arealentwicklung "Liebefeld Mitte" mit einem Potenzial von 700 Bewohnende und 200 Arbeitsplätze, nicht abgeschlossen. Das Planerlassverfahren der Nutzplanänderung ist im Gange (Stand vor der Vorprüfung). Gemäss Definition müsste es als "Mittel- bis langfristige Entwicklung" aufgeführt werden. Daneben befinden sich der Doppelspurausbau der S-Bahn-Linie 6 sowie die Aufwertung des Zentrum Köniz in Planung. Für letzteres wird gegenwärtig eine Überbauungsordnung erarbeitet.

Aus Sicht der Gemeinde Köniz müssten die Fokusräume "Morillon" und "Wabern/Kehrsatz" beide unter der Kategorie "Mittel- bis langfristige Entwicklung" gelistet werden. Zum Fokusraum Morillon haben die Gemeinde Köniz und die Stadt Bern unter dem Lead der RKBM im 2023 eine konzeptionelle Grundlage für die Koordination von Siedlung und Verkehr innerhalb des Fokusraum Morillon erarbeitet. Der dazugehörige Schlussbericht der Region bildet eine erste Vorstufe von konzeptionellen Arbeiten, die in diesem Fokusraum erforderlich sind, bevor Planungsinstrumente mit einer höheren Verbindlichkeit erstellt werden können.

Bern/Köniz Morillon: Handlungsbedarf (Text bitte wie folgt anpassen)
"… Die noch unbebauten Flächen der Morillonmatte selbst sind momentan in weiten Teilen vom Strassenraum abgekoppelt, da das Tram zwischen dem Abschnitt Monbijoustrasse und Sandrainstrasse auf

einem Eigentrassee fährt. Eine Integration von Strassenraum in den Siedlungsraum ist entscheidend (verkehrsverträgliche Ausgestaltung der Haupterschliessungsachse), was im Projekt zur Sanierung der Seftigenstrasse ("SEFT 3"; aktuell Phase Vorprojekt) entsprechend vorgesehen ist."

Diese Korridoroptimierung ist zugleich die Vorarbeit für das nationale Projekt BLS-Haltestelle Kleinwabern und der damit verbunden Tramverlängerung nach Kleinwabern. Dieser Satz ist nicht verständlich. Inwiefern ist die Sanierung der Seftigenstrasse im Bereich der Morillonmatte eine "Vorarbeit" für die BLS-Haltestelle in Kleinwabern und die Verlängerung der Tramlinie nach Kleinwabern? Weder inhaltlich noch auf der Zeitachse passt die Aussage. BLS-Haltestelle und Tramlinienverlängerung sollen 2027 in Betrieb gehen, SEFT 3 wird erst im Nachgang dazu realisiert. Ausserdem werden bis 2040 zusätzlich 900 Arbeitsplätze erwartet.

Text bitte wie folgt anpassen:
~~Der Park, der an das Gebiet Morillonmatte angrenzt, ist heute für die Öffentlichkeit nicht nutzbar.~~ Mit der Umnutzung der bestehenden Gebäude im Morillonpark wurde das Areal im Verlauf von 2023 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Während den Öffnungszeiten der ansässigen Dienstleistungsbetriebe und im Rahmen von kulturellen Veranstaltungen ist das Parkareal erlebbar geworden. Der Park weisst weist ein grosses Potenzial als klimatischer Ausgleichsraum auf und ~~soll zukünftig für die Anwohnerinnen und Anwohnern als zusätzlicher siedlungsinterner Grünraum~~ für die Erholung zur Verfügung stehen.

Köniz Wabern/Kehrsatz
In den Potenzialräumen wird Wohnraum für zusätzlich rund 2'000 und nicht 1'500 Personen geschaffen

Köniz Niederwangen
Im Wangental (inkl. Ried) entsteht bis 2032 neuer Wohnraum für zusätzlich 1'300 Einwohnende und Raum für ca. 500 zusätzliche Arbeitsplätze (ohne Juch-Hallmatt).

Text bitte wie folgt anpassen:
Bis 2040 ist eine bedeutende Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung zu erwarten; dies insbesondere in Niederwangen mit der weiteren Bebauung des Wohnschwerpunkts Ried, *der Entwicklung des neuen Zentrums Niederwangen sowie dem Bau des neuen Polizeizentrums Bern*. Gesamthaft entsteht im Wangental bis 2032
neuer Wohnraum für zusätzliche *1'300* Einwohnende und Raum für *500* Arbeitsplätze….
…Um den ESP mit den heute noch unbebauten Baubereichen optimal in Wert setzen zu können, besteht die Herausforderung, die Infrastruktur für MIV, Velo und zu Fuss gehende gezielt auszubauen. *Das heute für das Gebiet bestehende Fahrtenkontingent ist angesichts der noch vorhandenen Entwicklungsreserven zu knapp. Deshalb wurde im Rahmen des Richtplancontrollings 2022 eine Erhöhung der Fahrtenzahl sowie die Einstufung als ViV-Standort beantrag. Der Modal Split* soll zugunsten des ÖVs und Veloverkehrs gestützt auf Qualitätsverbesserungen bei der regionalen Verkehrsdrehscheibe, insbesondere das Schaffen von direkteren Wegbeziehungen von Arbeitsorten zur S-Bahnstation verbessert werden. *So plant die Gemeinde Köniz aktuell eine Fussgängerpasserelle von der S-Bahnstation in das Entwicklungsgebiet Juch…*

Handlungsbedarf Verkehr:
Im Kapitel "5.1 Koordinativer Handlungsbedarf" wird unter den "Fokusräumen" zu Köniz Niederwangen erwähnt, dass für diesen Standort eine koordinierende Projektorganisation vorhanden ist. Es ist nicht klar, auf welche Projektorganisation Bezug genommen wird. Dieser Punkt ist zu ergänzen. Im Kapitel "5.2 Thematischer Handlungsbedarf" ist erwähnt, dass das Verkehrssystem in Köniz Niederwangen an die Leistungsgrenze stösst. Es ist zu präzisieren, dass das Verkehrssystem vor allem während den Abendspitzenstunden an die Leistungsgrenze stösst. Zudem ist die Gemeinde grundsätzlich mit der Leitung eines Koordinationsgefäss zum Fokusraum Köniz-Niederwangen einverstanden. Es ist noch unklar, ob damit bereits die koordinierende Projektorganisation aus Kapitel 5.1 gemeint ist oder nicht.
In Kapitel 5.3.3 (S. 66, Hauptbericht) ist in der Abbildung "Handlungsbedarf Veloverkehr" die Linienführung zur Landorfstrasse und Riedmoosstrasse als ungeklärt dargestellt. Die Linienführung ist gegeben, die Strassen müssten gelb sein als "geklärte Linienführung mit Handlungsbedarf und Projekte in Bearbeitung". In Kapitel "5.3.5 Motorisierter Individualverkehr" (S. 72 Hauptbericht) sind bei Abbildung 58 folgende

Änderungen vorzunehmen: Moosweg/Riedmoosstrasse und Sägestrasse sind nicht mehr im Basisnetz, Hinweis auf Kapazitätsengpass Niederwangen (Hallmattstrasse) fehlt. Bei der Zufahrt nach Köniz von Schliern und Niederscherli wird gezielt dosiert, weshalb ist hier ein Kapazitätsengpass?

Handlungsbedarf Landschaft (5.3.2):
Potenzial des Grünen Bands noch nicht ausgeschöpft: Wir teilen die Meinung, dass im Grünen Band noch ungenutztes Potenzial schlummert. Dieses kann jedoch nur erschlossen werden, wenn alle betroffenen Gemeinden (siehe Liste im Massnahmenblatt) gemeinsam daran arbeiten. Die ersten Ansätze zur interkommunalen Zusammenarbeit im Rahmen des Modellvorhabens und nun auch darüber hinaus helfen, dieses Potenzial zu erschliessen. Das Funktionieren der interkommunalen Zusammenarbeit ist jedoch sehr stark vom Engagement einzelner Gemeinden abhängig.
Wenn das Potenzial des Grünen Bands besser ausgeschöpft werden soll, braucht es neben den planerischen auch organisatorische Massnahmen zur Verstetigung der Zusammenarbeit der betroffenen Gemeinden.

Wir weisen darauf hin, dass im Hauptbericht wichtige Aussagen zum Natur- und Erholungsraum an Sense und Schwarzwasser fehlen. Die Erholungsnutzung ist in den Sommermonaten so intensiv wie auf dem Gurten. Die Erholungsnutzung und die dafür notwendige Erschliessung aus dem Siedlungsgebiet sind im Raum Sense/Schwarzwasser zu sichern ohne die Naturwerte zu gefährden.

2.5 Sind Sie mit den Teilstrategien im Kapitel «Strategien» («Berichtsdestillat» RGSK / AP5, Kapitel 6) einverstanden?

*Dieses Kapitel ist **behördenverbindlich**.*

Ja ☐ Eher Ja ☐ Eher Nein ☐ Nein ☐

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

Mit der Stossrichtung der Teilstrategie Siedlung sind wir grundsätzlich einverstanden. Im RGSK wird vermehrt wieder von Siedlungserweiterungen gesprochen. Die Massnahme "Regionaler Ausgleich Wohnbaulandbedarf" unterstützt diese Tendenz. Im Vordergrund soll nach wie vor die Siedlungsentwicklung nach innen stehen. Siedlungszäsuren sollen unterbunden werden und Siedlungsbegrenzungslinien sind unbedingt zu berücksichtigen.

In Kapitel 6 wird unter den Fokusräumen mit kurz- bis mittelfristiger Entwicklung zu Köniz Niederwangen (S. 127) eine andere Optik eingenommen als unter Umwelt/Klima (S. 43)

Mit der Stossrichtung der Teilstrategie Landschaft sind wir grundsätzlich einverstanden. Ausserdem begrüssen wir die Aufnahme der Teilstrategie Umwelt und sind mit deren Inhalt einverstanden.

3 Fragen zum Kartenband Zukunftsbild und Strategien

Die Kernagglomeration, der Agglomerationsgürtel, die Entwicklungsachsen und die ländlichen Gemeinden der Region Bern-Mittelland werden über radiale und tangentiale Verkehrsnetze untereinander verbunden. Wichtige Landschaftsräume entlang der Entwicklungsachsen und der Naturpark Gantrisch bieten einzigartige und wertvolle Freiräume für Freizeit, Naherholung und Entschleunigung.

Der Kartenband kann hier abgerufen werden.

3.1 Sind Sie mit dem aktualisierten Kartenband Zukunftsbild und Strategien prinzipiell einverstanden?

*Der Kartenband ist **behördenverbindlich**.*

Ja ☐ Eher Ja ☐ Eher Nein ☐ Nein ☐

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

Die Farbgebungen in den beiden Plänen sind zum Teil schwer unterscheidbar. Insbesondere zwischen "Kernagglomeration" und "Agglomerationsgürtel", sowie zwischen den Punktsymbolen und in Kombination mit den Flächen. Eine besser farblich differenzierbare Darstellung wäre wünschenswert. Die Ortsbeschriftung im Plan ist zum Teil nicht nachvollziehbar. So sind die "Pole der Agglomeration" nicht beschriftet, dafür aber jedes "Dorf oder Weiler in der Landschaft".

Verkehr: Die einzelnen Karten weisen gegenseitig kleinere Widersprüche (siehe unter 3.2) auf, die noch bereinigt werden sollten, z.B. ist die Riedmoosstrasse / Moosweg manchmal noch im Basisnetz, obwohl sie nicht mehr Bestandteil davon ist.

3.2 Haben Sie Anpassungswünsche für den aktualisierten Kartenband Zukunftsbild und Strategien?

Falls ja, bitte pro Karte kurz begründen. Falls nein, bitte leer lassen.

Strategiekarte Zukunftsbild 2040
Im Hauptbericht werden die Legendentitel des Plans zum Teil anderes benannt. So zum Beispiel ökologisch wertvolle Landschaft heisst im Bericht Naturlandschaft. Wir regen an, die Karteneinträge in Legende und Bericht gleich zu benennen, da diese sonst per Suchfunktion im Bericht nicht gefunden werden.
Im Erlebnis- und Naherholungsraum "Gurten" liegt nur die Süd-Seite des Gurtens innerhalb dieses Raums. U.E. müsste die Perimetergrenze weiter nördlich verlaufen. Im Web-Gis ist dann von Erlebnisschwerpunkte die Rede, ist es das Gleiche? Hier fehlt U.E. der Ulmizberg. Im ÖV besteht hierzu ein Handlungsbedarf für den Turm und Aussichtspunkt Ulmiz (siehe Bewertung der Erschliessungsqualität der regionalen Erholungsschwerpunkte Schlussbericht RGSK, vom 31. Januar 2024)
In Niederscherli ist keine Verkehrsdrehscheibe abgebildet, aber in der Strategiekarte zur kombinierten Mobilität. Die Riedmoosstrasse ist noch als Basisnetz abgebildet.

Strategiekarte Siedlung
Es ist nicht ganz nachvollziehbar, welche von den einzelnen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Siedlungserweiterungsgebiete oder Siedlungsschwerpunkte aus dem WebGIS in der Strategiekarte dargestellt werden. Beim Siedlungserweiterungsgebiet bei Niederscherli handelt es sich wahrscheinlich um den Halterain. Dieser ist in der Karte falsch verortet. Im WebGIS ist er am richtigen Ort als Wohnschwerpunkt eingetragen. Beim Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bei Chly Wabern handelt es sich wahrscheinlich um das Balsigergut, welches gemäss WebGIS ein Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen ist. Auch beim Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet bei der Haltestelle Wabern (oranges Kästchen ist wahrscheinlich das Morillon) handelt es sich gemäss WebGIS um ein Siedlungsschwerpunkt Wohnen.

Strategiekarte Fokusräume
Wie bereits in Antwort zu Frage 2.4 beschrieben, ist die Entwicklung im Fokusraum Köniz-Liebefeld nicht abgeschlossen. Ebenfalls soll der Fokusraum "Morillon" unter der Kategorie "Mittel- bis langfristige Entwicklung" gelistet werden.

Teilstrategie Landschaft:
Grünes Band: Zusammenarbeit und Engagement zwischen den Gemeinden und weiteren Akteur/innen stärken.
Hochwertige Freiraumqualität: Grün- und Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets und des Strassengrüns entlang der Hauptverkehrsachsen, als tragfähige Infrastruktur für die Förderung der Biodiversität und einer Hitzeentlastung, entwickeln. Beitrag übergeordnete Klimaziele: Gestützt auf kantonale Klimakarten und Urban Heat Map die Klimastrategie und Massnahmenplan entwickeln.

Hinweis: Als Strategieelement der siedlungsprägenden Grünräume, fehlt eine regionale Aufwertung von Strassengrün als klimawirksame Massnahme und zur ökologischen Vernetzung.

Strategiekarte Öffentlicher Verkehr
In der Karte gibt es eine Differenz bei der Ausdehnung "Cityschiene plus" gegenüber der Karte "Zukunftsbild". Die Linienführung des Buses Niederwangen - Brünnen ist "neben der Strasse" abgebildet.

Strategiekarte Motorisierter Individualverkehr
Hier ist Riedmoosstr. und Sägestr. richtigerweise nicht mehr als Basisnetz MIV dargestellt im Gegensatz zur Karte Zukunftsbild 2040. Der Verlauf der Morillonstrasse ist in der Karte nicht richtig dargestellt. Der Verlauf sollte in Richtung Wabern Kirchstrasse / Dorfstrasse sein.

Strategiekarte Kombinierte Mobilität
Das Potentialgebiet Sharing muss auch Niederscherli und Mittelhäusern umfassen. Es gibt Differenzen zum Zukunftsbild 2040 bezüglich der Verkehrsdrehscheiben. Es ist nicht klar, wo das B&R in Wabern liegt, an der Tramlinie oder beim Bahnhof wie in der Legende. In der Legende fehlt die Erläuterung zur gelbpunktierten Linie.

Strategiekarte Veloverkehr
Die gelben Velohauptrouten weisen unterschiedliche Strichstärken auf. In der Legende fehlt die Erläuterung dazu. Es ist nicht ganz klar, ob die Linienführung schematisch dargestellt ist oder nicht. Teilweise führen sie dem Strassen-Eisenbahnnetz entlang, teilweise nicht. Ein Beispiel ist die gestrichelte Tangentialverbindung von Niederwangen nach Brünnen Westside. Im Basisnetz ist die Riedmoosstrasse / Moosweg noch dargestellt, neu ist die Strasse nicht mehr Bestandteil davon. Die B&R in Wabern hat eine unklare Lage, liegt es an der Tramlinie oder beim Bahnhof wie in der Legende? Gibt es in Niederscherli sowie Mittelhäusern kein B&R-Potential?

Strategiekarte Fussverkehr
Keine Bemerkungen.

4 Fragen zu den Fokusräumen

Fragen 4.2 und 4.3 richten sich nur an Gemeinden.

Die Fokusräume übernehmen eine wichtige Funktion in der Abstimmung von Siedlung/Klima und Verkehr. Dort wer-den die grösseren Entwicklungen bei der Bevölkerung und bei den Beschäftigten erwartet. Deshalb sind die Entwicklungsträger gefordert, in den Räumen die entsprechende Infrastruktur beim Verkehr vorzusehen. Die übergeordneten Infrastrukturmassnahmen von Bund und Kanton sowie wichtige Verkehrsdrehscheiben liegen ebenfalls in den Fokusräumen. Dies gilt es abgestimmt auf den weiteren Handlungsbedarf in der Agglomeration in Wert zusetzen, um eine nachhaltige Raumentwicklung der Region Bern zu erreichen.

Das Massnahmenblatt BM.S-Ü.5 «Fokusräume» kann hier abgerufen werden (Seite 14).

4.1 Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der Massnahme BM.S-Ü.5 «Fokusräume» einverstanden?

*Dieses Massnahmenblatt ist **behördenverbindlich**.*

Ja ☐ Eher Ja ☐ Eher Nein ☐ Nein ☐ Nicht betroffen ☐

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

Die Frage zu den Fokusräumen wurde bereits in Frage 2.4 beantwortet. Der Fokusraum Köniz Zentrum Liebefeld ist nicht abgeschlossen und wird es 2027 auch nicht sein. Er soll unter "Mittel- bis langfristige Entwicklung" aufgeführt werden. Ebenfalls soll der Fokusraum "Morillon" unter der Kategorie "Mittel- bis langfristige Entwicklung" gelistet werden.

4.2 Wünscht Ihre Gemeinde eine Koordination durch die RKBM?

Diese Frage richtet sich nur an Gemeinden.

Ja ☐ Eher Ja ☐ Eher Nein ☐ Nein ☐ Nicht betroffen ☐

Falls Eher Ja oder Ja: Bitte Name(n) des Fokusraums /der Fokusräume angeben und Art der gewünschten Unterstützung beschreiben:

Fokusraum Wabern/Kehrsatz: Es ist nicht ausgeschlossen, dass im Zusammenhang mit der Entwicklung des Zentrums Kleinwabern und dem Balsigergut eine Koordination mit der Gemeinde Kehrsatz gewünscht wird. Zum jetzigen Zeitpunkt besteht aber kein Bedarf.

4.3 Gibt es wichtige, bisher unerwähnte kommunale Planungen in den Fokusräumen?

Diese Frage richtet sich nur an Gemeinden.
Falls Ihre Gemeinde nicht betroffen ist, bitte leer lassen.

Die wichtigsten Planungen in den Fokusräumen sind im WebGIS der RKBM sowie in der Massnahmentabelle erfasst.

5 Fragen zu den Massnahmen Siedlung

Angesichts des anhaltenden Bevölkerungswachstums und des ebenfalls zu-nehmenden Wohnflächenkonsums sowie vor dem Hintergrund des revidierten Raumplanungsgesetzes ist eine ressourcenschonende, nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen an gut erschlossenen Lagen anzustreben.

5.1 Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der überarbeiteten bzw. neuen Massnahmenblätter zum Thema Siedlung einverstanden?

*Die Massnahmenblätter Siedlung sind **behördenverbindlich**.*

Hier wird nicht nach dem Einverständnis zu einzelnen Massnahmen gefragt, siehe Frage 5.2.

Hier wird Ihre Meinung nur zu den geänderten oder neuen Massnahmen gefragt (mit rotem Schrift). Falls Sie sich zu unveränderten Massnahmen aus dem RGSK 2021 äussern möchten, tragen Sie bitte Ihre Rückmeldung im Teil 8 «Schlussbemerkungen und Abschluss Umfrage» ein.

Die Massnahmen Siedlung können hier abgerufen werden (Seiten 5 bis 34).

Ja ☐ Eher Ja ☐ Eher Nein ☐ Nein ☐

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte pro Massnahmenblatt begründen.

BM.S-Ü.2 Förderung der Innenentwicklung
keine Anmerkungen

BM.S-Ü.4 Regionaler Ausgleich Wohnbaulandbedarf
Die Gemeinde Köniz wird von dieser Massnahme nicht betroffen sein. Aus raumplanerischer Sicht stehen wir aber dem Massnahmenblatt Regionaler Ausgleich Wohnbaulandbedarf kritisch gegenüber. Im Rahmen der Revision der baurechtlichen Grundordnung hatte die Gemeinde Köniz die politische Vorgabe diese ohne flächenmässige Vergrösserung der Bauzonen umzusetzen. Untergeordnete Korrekturen und die Umlegung von Bauzonen (Einzonung bei Kompensation mit einer Auszonung) an bessere Lagen blieben aber möglich. Diese Vorgabe wurde umgesetzt und förderte die Optimierung der Bauzonen innerhalb der Gemeinde.

BM.S-SW Regionale Wohnschwerpunkte
keine Anmerkungen

BM.S-UV Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
keine Anmerkungen

BM.S-VW Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen
keine Anmerkungen

BM.S-VA Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten
keine Anmerkungen

BM.S-VIV Verkehrsintensive Vorhaben in der Agglomeration
Um das Potential der noch nicht überbauten Grundstücke im ESP Juch/Hallmatt zu nutzen, soll aufgrund des heutigen Kenntnisstandes die Fahrtenobergrenze erhöht werden. Eine Festsetzung der Fahrtenerhöhung ist im Rahmen des Richtplancontrolling 2026 vorgesehen.

5.2 Sind Sie mit den Teilmassnahmen Siedlung einverstanden?

Bitte führen Sie Ihre Antwort zusammen-fassend nach untenstehendem Beispiel auf.

«Wir beantragen die Anpassung/Streichung/Einfügung der Teilmassnahmen XY aus folgenden Gründen...»

Die Teilmassnahmen Siedlung können auf dem WebGIS eingesehen werden.

Wohnschwerpunkte:

- Niederwangen, Ried, BM.S-SW.1.10: Planung ist abgeschlossen und kann aus dem RGSK gestrichen werden.

Vorranggebiete Wohnen:

- Haltenrain Niederscherli, BM.S-VW.1.20: Planung ist abgeschlossen und kann aus dem RGSK gestrichen werden.

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

Bei unten aufgelisteten Arealen sind die Planungsmassnahmen umgesetzt, die Bauvorhaben aber noch nicht (vollständig) realisiert. Können aus dem RGSK gestrichen werden.

- Buchsee, Köniz, BM.S-UV.1.88
- Eichmatt, Schliern, BM.S-UV.1.89
- ESP Bundesarbeitsplätze II, BM.S-UV.1.90

- Köniz, Rappentöri / Bläuacker, BM.S-UV.1.95
- Liebefeld, Könizstrasse, BM.S-UV.1.92
- Liebefeld, Thomasweg, BM.S-UV.1.93
- Neues Zentrum Niederwangen, BM.S-UV.1.105
- Niederwangen, Bahngässli, BM.S-UV.1.94
- Niederwangen, Schwendistutz, BM.S-UV.1.96
- Spiegel, Feldrainstrasse, BM.S-UV.1.97
- Spiegel, Hölzliacher, BM.S-UV.1.98
- "Thörishaus, PaxVax Grafenried", BM.S-UV.1.101
- "Wabern, Bundesareal METAS", BM.S-UV.1.106
- Wabern, Station, BM.S-UV.1.102
- Wabern, Stiftung Bächtelen, BM.S-UV.1.100
- Zentrum Köniz Nord, BM.S-UV.1.103
- Zentrum, Niederscherli, BM.S-UV.1.104
- Thörishaus Sensemattstrasse, BM.S-UV.1.121
- Nutzungsreserve Forschungsanstalt ZPP 4/4, BM.S-UV.1.141

6 Fragen zu den Massnahmen Landschaft

Die nachfolgenden Fragen richten sich nicht an die Transportunternehmen.
Frage 6.5 richtet sich nur an Gemeinden.

Die wichtigsten Änderungen umfassen die regionalen Landschaftsschongebiete. In diesem Zusammenhang sind die «Vorranggebiete Kulturlandschaft» wie auch die «Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel» aufgehoben und durch die regionalen Landschaftsschongebiete ersetzt worden.

6.1 Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der überarbeiteten bzw. neuen Massnahmenblätter zum Thema Landschaft einverstanden?

*Die Massnahmenblätter Landschaft sind **behördenverbindlich**.*

Hier wird nicht nach dem Einverständnis zu einzelnen Massnahmen gefragt, siehe Frage 6.3.

Hier wird Ihre Meinung nur zu den geänderten oder neuen Massnahmen gefragt. Falls Sie sich zu unveränderten Massnahmen aus dem RGSK 2021 äussern möchten, tragen Sie bitte Ihre Rückmeldung im Teil 8 «Schlussbemerkungen und Abschluss Umfrage» ein.

Bemerkungen zu den regionalen Landschaftsschongebieten tragen Sie bitte in Frage 6.2 ein.

Die Massnahmen Landschaft können hier abgerufen werden (Seiten 49 bis 67).

Ja ☐ Eher Ja ☐ Eher Nein ☐ Nein ☐

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte pro Massnahmenblatt begründen.

BM.L-Gr.1 Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume
Einverstanden

BM.L-Schu.1 Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer
Neu aufnehmen: - Sulgenbach, Naturlandschaft Köniz und Ausdohlung Rappentöri / - Juch Hallmatt Stadtbach (Polizeizentrum), Revitalisierung /

BM.L-Ü.1 Regionaler Naturpark Gantrisch
keine Anmerkungen

BM.L-Ü.2 Grünes Band
Das Engagement der Gemeinden im Grünen Band (Modellvorhaben) weiter fördern.

BM.L-Ü.5 Entwicklung Landschaftsqualität
Strassengrün als klimawirksame Massnahme und zur ökologischen Vernetzung aufnehmen.

6.2 Sind Sie mit den Teilmassnahmen der regionalen Landschaftsschongebiete einverstanden?

Das Massnahmenblatt «Regionale Landschaftsschongebiete» kann hier abgerufen werden (Seite 64).

Der Erläuterungsbericht zur Ausscheidung der regionalen Landschaftsschongebiete inkl. Anhängen kann hier abgerufen werden.

Die Tabelle zur Begründung der einzelnen Landschaftsschongebiete kann hier abgerufen werden.

Ja ☐ Eher Ja ☐ Eher Nein ☐ Nein ☐ Nicht betroffen ☐

Falls Eher Nein oder Nein: Bei welchen Gebieten gibt es Diskrepanz? Bitte pro Teilmassnahme begründen.

Wir sind Einverstanden. Schreibfehler in Tabelle: Herzwil, nicht Herwil

6.3 Sind Sie mit den übrigen Teilmassnahmen Landschaft einverstanden?

Bitte führen Sie Ihre Antwort zusammen-fassend nach untenstehendem Beispiel auf.

«Wir beantragen die Anpassung/Streichung/Einfügung der Teilmassnahmen XY aus folgenden Gründen...»

Die Teilmassnahmen Landschaft können auf dem WebGIS eingesehen werden.

Wir sind einverstanden.

6.4 Wünscht Ihre Gemeinde eine Unterstützung zur Landschafts- und Freiraumplanung bzw. zur Klimaanpassung durch die RKBM?

Ja ☐ Eher Ja ☐ Eher Nein ☐ Nein ☐

Falls Eher Ja oder Ja: Bitte Art der gewünschten Unterstützung beschreiben.

Wir wünschen zum jetzigen Zeitpunkt keine Unterstützung.

7 Fragen zu den Massnahmen Verkehr

Bei den Massnahmen Verkehr wurden die übergeordneten Massnahmen (Frage 7.1) und die Massnahmen aus dem AP4 weiterentwickelt.

7.1 Sind Sie mit den übergeordneten Massnahmen zum Teil Verkehr einverstanden?

*Die Massnahmenblätter Verkehr sind **behördenverbindlich**.*

Hier wird Ihre Meinung nur zu den geänderten oder neuen Massnahmen gefragt (mit rotem Schrift). Falls Sie sich zu unveränderten Massnahmen aus dem RGSK 2021 äussern möchten, tragen Sie bitte Ihre Rückmeldung im Teil 8 «Schlussbemerkungen und Abschluss Umfrage» ein.

Die Massnahmen Verkehr RKBM können hier abgerufen werden (Seiten 35 bis 48).

Ja ☐ Eher Ja ☐ Eher Nein ☐ Nein ☐

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte pro Massnahmenblatt begründen.

BM.KM-Ü.1.1 Verkehrsdrehscheiben der Region Bern-Mittelland

Gemäss RKBM-Studie Verkehrsdrehscheiben (18.09.2023) ist der Bahnhof Liebefeld mit einer geringeren Angebotsqualität als der nahegelegene Standort Köniz eingestuft und ist deshalb nicht prioritär als Verkehrsdrehscheibe eingestuft (S. 205). Weshalb wird im Massnahmenblatt aber auf einen ausgewiesenen Bedarf am Standort Liebefeld hingewiesen? Aus Sicht der Gemeinde eignet sich der Standort Niederscherli nicht als Verkehrsdrehscheibe. In der RKBM-Studie Verkehrsdrehscheiben (18.09.2023) steht dazu (S. 210): "Es gibt aber berechtigte Zweifel, ob sich der Standort Niederscherli in Anbetracht der lokalen räumlichen Bedingungen überhaupt als VDS Typ G eignet. In der Weiterbearbeitung ist deshalb ebenfalls der Standort Mittelhäusern und im Vergleich dazu auch der Standort Schwarzenburg einzubeziehen." Dies ist im RGSK 2025 entsprechend zu übernehmen. Die Verkehrsdrehscheibe in Köniz ist in 2. Priorität, aber abhängig von der Entwicklung Zentrum Köniz Nord.

BM.NM-Ü.04.02 Region Bern-Mittelland, Studie Mobilitätsmanagement in der Region
keine Anmerkungen.

BM.KM-Ü.04.04 Region Bern-Mittelland, Studie Parkplatzbewirtschaftung in der Region
Keine Anmerkgungen

BM.MIV-Ü.2 (MIV-S-2) Region Bern-Mittelland, Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen
Keine Anmerkungen

7.2 Haben Sie Anmerkungen zu den nationalen Verkehrsmassnahmen?

Die nationalen Massnahmen Verkehr sind kein Bestandteil des RGSK 2025. An ihnen kann formal im Rahmen des RGSK nicht mitgewirkt werden, da sie Gegenstand von Bundessachplänen sind.

Die nationalen Massnahmen sollen gemäss Bundesvorgaben in den Agglomerationsprogrammen Erwähnung finden. Die Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen haben sich möglichst auf diese Massnahmen zu beziehen.

Gemeinsam mit dem Kanton soll geprüft werden, ob allenfalls eine vertiefte Abstimmung Siedlung und Verkehr bei einzelnen Bundesmassnahmen selbst notwendig ist und «bottom-up» – von Region und Kanton an den Bund – gefordert werden kann. Dafür ist es hilfreich, eine Gesamtschau aller Argumente zu erhalten.

Die nationalen Verkehrsmassnahmen können hier abgerufen werden.

BM.MIV-Nat.1 Erweiterung N1 Verzweigung Wankdorf – Schönbühl
keine Anmerkungen.

BM.MIV-Nat.2 Erweiterung N1 Schönbühl – Kirchberg
keine Anmerkungen.

BM.MIV-Nat.3 Anschluss N6 Bern-Wankdorf
keine Anmerkungen.

BM.MIV-Nat.4 Erweiterung N6 Verzweigung Wankdorf – Muri
keine Anmerkungen.

BM.MIV-Nat.5 Erweiterung N1 Verzweigung Wankdorf – Weyermannshaus
keine Anmerkungen.

BM.MIV-Nat.6 N6 Muri – Rubigen, 6-Spur Ausbau
keine Anmerkungen.

BM.MIV-Nat.7 Anschluss N1 Grauholz
keine Anmerkungen.

BM.MIV-Nat.8 Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz
keine Anmerkungen.

BM.ÖV-Nat.1 Bern Brünnen Wendegleis
keine Anmerkungen.

BM.ÖV-Nat.2 Bern, Holligen Entflechtung
keine Anmerkungen.

BM.ÖV-Nat.3 Wankdorf Süd-Ostermundigen Entflechtung
keine Anmerkungen.

BM.ÖV-Nat.4 BLS, Haltestelle Kleinwabern
Es ist erwähnt, dass der geplante Baubeginn im Jahr 2026 ist. Woher kommt dieses Datum? Der Unterschied zur Massnahme Teilausbau ÖV-Knoten ('BM.ÖV-Ort.6.1) ist nicht klar. Bei den Schnittstellen ist die Fuss- und Veloverbindung Wabern – Kleinwabern, Abschnitt 4 ('LV-N-5 T4) aufzuführen.

BM.ÖV-Nat.5 Vidmarhallen-Liebefeld-Köniz Doppelspurausbau
Die geplante Inbetriebnahme ist nicht 2029 sondern 2030.

BM.ÖV-Nat.6 Münsingen, Wendegleis
keine Anmerkungen.

BM.ÖV-Nat.7 RBS, Bern-Deisswil Angebotsausbau Personenverkehr HVZ
keine Anmerkungen.

BM.ÖV-Nat.8 RBS, Bern-Gümligen Siloah Taktverdichtung HVZ
keine Anmerkungen.

BM.ÖV-Nat.9 RBS, Bern-Zollikofen Angebotsausbau Personenverkehr HVZ
keine Anmerkungen.

BM.ÖV-Nat.10 Gümligen Süd Entflechtung
keine Anmerkungen.

Antrag zur Aufnahme einer neuen Massnahme für den Autobahnabschnitt Niederwangen:

Aus Lärmschutzgründen Temporeduktion auf Tempo 80 km/h, um die Siedlungsentwicklung nach innen am Standort Niederwangen zu ermöglichen.

7.3 Sind Sie mit den einzelnen Massnahmen Verkehr einverstanden?

Bitte führen Sie Ihre Antwort zusammen-fassend nach untenstehendem Beispiel auf.

«Wir beantragen die Anpassung/Streichung/Einfügung der Massnahmen XY aus folgenden Gründen...»

Die einzelnen Massnahmen Verkehr RKBM können auf dem WebGIS eingesehen werden.

Wir beantragen die Anpassung/Streichung/Einfügung der folgenden Massnahmen mit folgenden Begründungen: Gründen.

- **LV-N-5 T3:** LV-Verbindung Wabern-Kehrsatz Nord – Abschnitt 2 Rotes Kreuz – Grünaustrasse: AP5 – A-Horizont, da Teil 1 und 3 bereits realisiert; Realisierung in Zeithorizont von AP3 wegen Verhandlungen mit Eigentümern nicht möglich, im Zeithorizont AP5 ist dies realisierbar.
- **BM.KM-Mu.01.02:** Verschiebung in den A-Horizont; Wettbewerb im 2024, hohe Aktualität
- **BM.FVV-Ü.01.17:** von A- in B-Horizont zu verschieben, da in Abhängigkeit mit Doppelspurausbau Vidmarhallen-Liebefeld-Köniz (BM.ÖV-Nat.5)
- **BM.FVV-Ü.01.18:** als neue RGSK-Massnahme, C-Horizont zur Schaffung einer sicheren und attraktiven Veloverbindung als Alternative zur Kantonsstrasse
- **BM.FVV-Ü.02.08/09/10:** B-Horizont AP5, da in Abhängigkeit mit Doppelspurausbau Vidmarhallen-Liebefeld-Köniz (BM.ÖV-Nat.5)
- **BM.FVV-Ü.02.11:** als RGSK-Massnahme, B-Horizont, als mögliche alternative Route zur kantonalen Seftigenstrasse
- **BM.FVV-Ü.03.16:** Verschiebung in den A-Horizont; Machbarkeit ist nachgewiesen, Verbindung nicht mehr Bestandteil des regionalen Basisnetze, Massnahme fehlt im Web-Gis (Link)
- **BM.FVV-Ü.03.18:** als RGSK-Massnahme, B-Horizont, da Verbindung im kommunalen Richtplan als geplante Hauptverbindung festgehalten ist.
- **BM.FVV-Ü.03.19:** neue AP5-Massnahme, A-Horizont; Verbindung befindet sich innerhalb des Prüfungskorridors für Velovorrangroute Nr. V10 "Münsingen-Belp-Bern, Bhf"; Linienführung ist in Web-GIS nicht korrekt (Link)
- **BM.FVV-Ü.03.21/22/23/25:** Massnahmen streichen
- **BM.FVV-Ü.03.26**: als neue RGSK-Massnahme, C-Horizont, als künftige sichere Veloverbindung zwischen Mittelhäusern und Thörishaus
- **BM.FVV-Ü.03.27**: als neue RGSK-Massnahme, B-Horizont, als künftige Veloverbindung abseits der stark belasteten Kantonsstrasse
- **BM.KM-Mu.01.03:** von A- in B-Horizont schieben, da in Abhängigkeit mit BLS-Doppelspurausbau
- **BM.KM-Mu.01.22:** B-Horizont
- **BM.KM-Mu.01.23:** siehe Bemerkungen zu 7.1

8 Weitere Bemerkungen zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2025 / AP5

Für die Prozessgestaltung der nächsten Aktualisierung könnte es hilfreich sein, wenn die Fachpersonen der direkt betroffenen Gemeinden mit vielen Massnahmen (wie Köniz) auch näher in der Erarbeitung involviert sind. Es ist eine grosse Herausforderung in der kurzen Mitwirkungszeit sich in die ganzen Unterlagen einzuarbeiten, die Ideen der Regionen nachvollziehen zu können (viele Verständnisfragen) und dann lediglich schriftlich eine Antwort geben können. Zudem hat es einige redaktionelle Fehler und Widersprüche in den Texten, welche besser vor einer Mitwirkung zurückgemeldet werden könnten. In gewissen Themenbereichen wäre ein Dialog mit einem gegenseitigen Erkenntnisgewinn möglicherweise effektiver für alle Beteiligten.

Vielen Dank für Ihre wertvolle Mitarbeit! Wir werden Sie zum Abschluss des Projekts per E-Mail informieren.

Regionalkonferenz BernMittelland

Per E-Mail an:
- Gemeindeschreiber/innen
- Gemeindeparlamente
- Transportunternehmen
- Nachbarregionen/-kantone
- Kantonale Fachstellen
- Verbände
- Parteien

Bereich Raumplanung
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Telefon 031 370 40 70
Fax 031 370 40 79

raumplanung@bernmittelland.ch
www.bernmittelland.ch

Bern, 5. Dezember 2023

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2025 und Agglomerationsprogramm der 5. Generation
Öffentliche Mitwirkung vom 5. Dezember 2023 bis zum 14. März 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Das RGSK 2025 ist die Entwicklungsstrategie der Region Bern-Mittelland und schafft als Richtplan behördenverbindliche Grundlagen für die Ortsplanungen der 74 RKBM-Gemeinden. Es ist gleichzeitig das Agglomerationsprogramm (AP) der 5. Generation, umfasst Massnahmen für ein gut funktionierendes Verkehrsnetz und leistet einen wichtigen Beitrag zur Finanzierung von grösseren Verkehrsprojekten in der Region. Die drei AP von 2012, 2016 und 2021 lösten insgesamt rund 500 Millionen Franken an Bundesbeiträgen aus.

Bestehende Konzepte weiterentwickeln, Planbeständigkeit schaffen
Das RGSK 2025 orientiert sich wie bereits das RGSK 2021 an der Struktur des Agglomerationsprogramms. Zukunftsbild und Strategien sollen langfristige Gültigkeit haben. Neu aufgenommene oder weiterentwickelte Inhalte sind auf die früheren Konzeptgenerationen abgestimmt. Dies entspricht dem Bedürfnis nach Planbeständigkeit von langfristig ausgerichteten behördenverbindlichen Richtplanungen. Bei den Massnahmen liegt der Schwerpunkt auf deren Weiterentwicklung und Umsetzung; dies ebenfalls auf Grundlage der Vorgängergenerationen. Im RGSK 2025 geht es dabei primär um die Aktualisierung der einzelnen Teilmassnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr.

Fokusräume mit hoher Entwicklungsdynamik
Eine zentrale Neuerung im RGSK 2025 ist die Vertiefung des im RGSK 2021 und AP4 entwickelten Konzepts der Fokusräume: Fokusräume sind Räume mit hoher Entwicklungsdynamik in der Region; hier rechnet man kurz-, mittel- bis langfristig mit einem verstärkten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum. Um dieses bewältigen zu können, müssen die erforderlichen verkehrlichen Anbindungen und Kapazitäten gewährleistet sein. Das bedeutet, das Wachstum so auf die Verkehrssituation abzustimmen, dass bestehende Verkehrsgefässe entweder bereits die nötigen Kapazitäten bieten oder sich solche etappenweise zusätzlich bereitstellen lassen. Gleichzeitig gilt es in den Fokusräumen, der Naherholung und dem Klima Rechnung zu tragen.
Für eine erfolgreiche Koordination der Entwicklung in den Fokusräumen ist oft eine überkommunale Gesamtschau sinnvoll. Die Gemeinden können sich in der Mitwirkung dazu äussern, ob und in welchen Fokusräumen sie eine solche Koordination durch die RKBM wünschen.

Klima als Querschnittstrategie für Siedlung, Verkehr und Landschaft
Im *Bereich Siedlung* sieht das RGSK 2025 die Streichung nicht mehr benötigter Einzonungen vor und nimmt die Fokusräume in die Strategie Siedlung auf. Weitere Anpassungen an der Strategie erfolgen nur punktuell.
Im *Bereich Verkehr* liegt der Hauptakzent auf der Einarbeitung des Schwerpunktthemas Verkehrsdrehscheiben ins Konzept. Die Strategien aus dem RGSK 2021 haben nach wie vor Gültigkeit.
Im *Bereich Landschaft* gibt es verschiedene Neuerungen: So wurde das von den Kerngemeinden initiierte und vom Bund als Modellvorhaben unterstützte «Grüne Band» weiterentwickelt. Zudem konkretisiert die Massnahme Landschaftsschongebiete die Vorranggebiete Kulturlandschaften und die Siedlungstrenngürtel und löst diese ab. Neu verankert das RGSK 2025 das Thema Klima als Querschnittstrategie in allen Themenbereichen.

Funktionsräumliche Betrachtung über die Kantonsgrenze hinaus
Im Interesse einer stärker funktionsräumlich orientierten Planung bezieht das AP5 erstmalig auch die Freiburger Gemeinden Wünnewil-Flamatt, Ueberstorf, Bösingen und Schmitten in die Betrachtung mit ein. Sie gehören zum beitragsberechtigten Perimeter der Städte und Agglomerationen (BeSA-Perimeter) der Agglomeration Bern. Auch diese sind zur Mitwirkung eingeladen.

Eng getakteter Zeitplan
Mit der öffentlichen Mitwirkung steht ein erster Meilenstein im Erarbeitungsprozess an. Bereits Ende Juni 2024 wird die RKBM das Dossier beim Kanton zur Vorprüfung einreichen. Der Beschluss des RGSK/AP durch die Regionalversammlung ist im Frühling 2025 geplant.

Die öffentliche Mitwirkung dauert vom 5. Dezember 2023 bis zum 14. März 2024. Die Mitwirkungsunterlagen sowie die Online-Fragebögen sind ab sofort auf der Website der RKBM abrufbar. Teilnehmende aus dem Kanton Bern nehmen bitte den Online-Fragenbogen BE; für Teilnehmende aus dem Kanton Freiburg haben wir den Online-Fragebogen FR erstellt.

Gerne laden wir Sie ein, Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns herzlich für Ihre wertvolle Mitarbeit!

Freundliche Grüsse
Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Jörg Zumstein
Präsident Kommission Raumplanung

Thomas Iten
Präsident Kommission Verkehr

Andrea Schemmel
Gesamtprojektleiterin RGSK 2025 / AP5

Kopie an:
- Kommission Raumplanung RKBM
- Kommission Verkehr RKBM

Regionalkonferenz BernMittelland

Mitwirkungsdossier RGSK 2025 / AP5

bestehend aus:
Hauptbericht (Auszug)
Kartenband (Auszug)
Übersichtskarte (WebGIS RGSK 2025 / AP5)
Übergeordnete Massnahmen RKBM
Übergeordnete Massnahmen Bund
Massnahmenlisten (nur für Gemeinden)

Ergänzende Dokumente:
Lesehilfe
Online Fragebogen Bern
Online Fragebogen Freiburg
Interessenabwägung Gebiete FS (nur für Gemeinden)
Projekt Landschaft und Ökologie 2040

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2025

Agglomerationsprogramm Bern 5. Generation

Impressum

Herausgeberin
Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Projektleitung
Andrea Schemmel, RKBM

Projektbearbeitung:
William Barbosa, RKBM
Arthur Stierli, ecoptima ag
David Stettler, ecoptima ag
Fabian Kälin, ecoptima ag
René Neuenschwander, Ecoplan AG
Simon Müller, Ecoplan AG
Walter Schaufelberger, B+S AG
Simon Rubi, B+S AG
Monika Schenk, Uniola AG
Selina Gosteli, Uniola AG
Antje Neumann, Metron Bern AG
Cordelia Polinna, Forward GmbH
Philip Schläger, Forward GmbH

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Ecoplan AG, Monbijoustrasse 14, 3011 Bern
Telefon 031 356 61 61
www.ecoplan.ch, bern@ecoplan.ch

B+S AG, Weltpoststrasse 5, 3015 Bern
Telefon 031 356 80 80
www.bs-ing.ch, info@bs-ing.ch

Uniola AG, Bergstrasse 50, 8032 Zürich
Telefon 044 266 30 30
www.uniola.com, zuerich@uniola.com

Forward Planung und Forschung GmbH,
Taborstraße 4, 10997 Berlin DE
Telefon +49 30 279 790 56
www.forward.berlin, hallo@forward.berlin

Inhaltsangabe

Ziffer	Titel	Seite
1	**Einleitung**	**4**
1.1	Einführung Mitwirkung	4
2	**Stand der Umsetzung**	**5**
2.1	Fazit Umsetzungsstand	5
3	**Situations- und Trendanalyse**	**8**
3.1	Kernaussagen	8
3.2	Kurzfassung	9
4	**Zukunftsbild**	**16**
4.1	Fazit	16
4.2	Ausgangslage	17
4.3	Entwicklungsziele der Region	18
4.4	Zukunftsbild der Region Bern-Mittelland	20
5	**Handlungsbedarf**	**35**
5.1	Koordinativer Handlungsbedarf in den Fokusräumen	35
5.2	Thematischer Handlungsbedarf in den Fokusräumen	37
5.3	Handlungsbedarf nach Themen	57
6	**Strategien**	**78**
6.1	Teilstrategie Siedlung	78
6.2	Teilstrategie Verkehr und Mobilität	91
6.3	Teilstrategie Landschaft	117
6.4	Teilstrategie Umwelt	123
6.5	Fokusräume	124

1. Einleitung

1.1 Einführung Mitwirkung

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) dient den Gemeinden, der Regionalkonferenz und dem Kanton als strategisches räumliches Führungsinstrument auf Stufe Region, welches den Gemeinden bei der Umsetzung gewisse Spielräume offenlässt. Mit dem RGSK wird eine behördenverbindliche, mittel- bis langfristige Koordination zwischen der Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsplanung sichergestellt.

Das RGSK 2021 der Region Bern-Mittelland wurde Ende 2021 vom Kanton genehmigt und ist seither als gültiger regionaler Teilrichtplan in Kraft. Das RGSK 2025 baut auf dem RGSK 2021 auf.

Das RGSK und das Agglomerationsprogramm Bern werden jeweils gestützt auf die Bundes- und kantonalen Vorgaben alle vier Jahre überprüft und überarbeitet. Bis im Sommer 2025 sollen das RGSK 2025 sowie das Agglomerationsprogramm Bern der 5. Generation (AP5) erstellt und vom Kanton genehmigt bzw. beim Bund eingereicht werden.

Das RGSK erfüllt die Funktion eines regionalen Teilrichtplans gemäss Baugesetz (vgl. Art. 98a Abs. 4 BauG). Als regionaler Teilrichtplan nach Art. 98 BauG wird es von der Regionalkonferenz (Regionalversammlung) beschlossen und vom Kanton genehmigt. Regionale Teilrichtpläne der Regionalkonferenzen sind behördenverbindlich (vgl. Art. 57 Abs. 1 BauG).

Im RGSK 2025 wird zwischen erläuterndem Text und behördenverbindlichen Inhalten unterschieden: Behördenverbindlich sind neben den Massnahmenblättern und der Übersichtskarte die Kapitel 4 (Zukunftsbild) und 6 (Strategie) des Berichts. Gegenstand der Mitwirkung vom 5. Dezember 2023 bis 14. März 2024 sind insbesondere die Massnahmenlisten Siedlung, Verkehr und Landschaft und die genannten verbindlichen Kapitel. Für die Mitwirkung wird auf die Erstellung der Übersichtskarte verzichtet. Anstelle derer sind alle Massnahmen im WebGIS der Regionalkonferenz Bern-Mittelland einsehbar.

Das RGSK 2025 baut auf den Inhalten des RGSK 2021 auf. Alle Änderungen in den Texten werden jeweils farblich hervorgehoben.

2. Stand der Umsetzung

Vorbemerkung

Das von der RKBM periodisch nachgeführte Controlling zeigt, dass die Massnahmen der früheren Generationen von Agglomerationsprogrammen vom Kanton und den Gemeinden sehr zielgerichtet umgesetzt werden: Ein Grossteil der definierten Massnahmen aus früheren Generationen in den Bereichen Siedlung und Landschaft befindet sich in Umsetzung. Es ist entscheidend, die Realisierung der Massnahmen weiter voranzutreiben. Auch im Bereich Verkehr konnte der Grossteil der Massnahmen aus den AP der letzten drei Generationen umgesetzt werden.

2.1 Fazit Umsetzungsstand

2.1.1 Fokusräume

Im RGSK 2021 wurden im Sinne der Bündelung der Kräfte und Fokussierung der Mittel 16 Fokusräume bezeichnet. Mit der Überprüfung bezüglich der umgesetzten Massnahmen konnte auch der Entwicklungsfortschritt in den definierten Fokusräumen überprüft werden. Gestützt darauf kann festgestellt werden, dass im Jahr 2023 drei Fokusräume als grösstenteils umgesetzt beurteilt werden können:

- Bern, Bahnhof
- Bern, Insel
- Köniz, Zentrum/Liebefeld

Dies bedeutet nicht, dass an diesen Standorten keine weitere Entwicklung erfolgt, jedoch sind die strategischen Ziele und Massnahmen erreicht bzw. umgesetzt und die angestrebte Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft ist weitgehend erfolgt.

2.1.2 Siedlung

Strategie

Die definierte Teilstrategie Siedlung im AP 4 gestützt auf die vorgängigen APs hat sich im Laufe der vergangenen Jahre grundsätzlich als richtig erwiesen. Mit der Formulierung von übergeordneten Teilstrategien, die mit differenzierten Teilstrategien pro Raumtyp ergänzt wurden, konnte eine gute Basis für die Ausarbeitung und Umsetzung von konkreten Massnahmen geschaffen werden. Gestützt auf das erarbeitete Zukunftsbild wird im AP5 auch die Teilstrategie Siedlung überprüft und wo nötig geschärft und ergänzt.
So kann festgehalten werden, dass die Entwicklung von Bevölkerung und Beschäftigten entsprechend dem Zielszenario aus dem AP4 insbesondere in den Zentrumsräumen erfolgt ist. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass das prozentuale Wachstum in zentrumsnahen ländlichen Gebieten immer noch ähnlich hoch ist wie in den Nachbarräumen.

Massnahmen

Im Bereich Siedlung wurde seit der Revision RPG 2013 auch bei den Massnahmen der Fokus auf die Trendwende hin zur Innenentwicklung gelegt. Dies bedeutete, dass sich nun über die letzten drei Genrationen der

Schwerpunkt der Massnahmen auf die Umsetzung von Siedlungsschwerpunkten und die zeitnahe Realisierung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten verlagert hat. Seit 2021 wurden rund 20 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete und 10 Wohnschwerpunkte umgesetzt. Die Umsetzung ist auf Kurs, sofern diese nicht durch politische Entscheide aufgehoben (z. B. in Belp, Laupen, Muri, Münsingen), infolge neuer Infrastrukturprojekte zurückgestellt (z. B. Muri: BypassOst) oder sich wegen langjährigen Beschwerdeverfahren verzögern werden.

2.1.3 Verkehr

Strategie

Die im RGSK 2021 / AP4 definierte Teilstrategie Verkehr beruht auf der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040, welche der Regierungsrat im Juni 2022 in der Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 bestätigt hat. Die darin definierte 4V-Strategie (vernetzen, vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) konnte durch verschiedene Massnahmen vorangetrieben werden, zeigt jedoch immer noch die Richtung vor, welches Ziel RGSK 2025 respektive AP5 verfolgen sollte.

Massnahmen

Im RGSK 2021 / AP4 und in den vorangehenden RGSK/AP haben die Gemeinden viele verkehrliche Massnahmen für die Horizonte A–C vorgesehen. Davon sind einige in der Umsetzung, werden bis zum Beginn des neuen Horizontes des AP5 in der Umsetzung sein oder sind auf Kurs, im nächsten AP die nächsten Umsetzungsschritte zu realisieren. Dazu gehören zum Beispiel ÖV-Massnahmen in Fokusräumen wie die Verschiebung des S-Bahnhofs Bern Europaplatz Nord oder die Tramerweiterung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern.

Auf der anderen Seite gibt es Massnahmen, bei welchen aufgrund von politischen Entscheiden die Massnahme abgebrochen oder redimensioniert und die Planung angepasst werden musste (zum Beispiel der ÖV-Knotenpunkt Belp). Zurzeit sind viele Massnahmen noch auf Kurs, es wurden jedoch ebenfalls sehr viele Massnahmen aus dem AP3 und AP4 noch nicht begonnen. Die hohe Anzahl an Massnahmen innerhalb des geplanten Zeitraumes umzusetzen ist sehr wichtig, denn ein Verzug bei Einreichung beim Bund resultiert in einem «Malus» und in der Folge geringeren Subventionsbeiträgen. Die Umsetzung stellt für die Gemeinden eine grosse Herausforderung dar. Aufgrund dessen ist es für das RGSK 2025 / AP5 wichtig, den Fokus auf die bereits bestehenden Massnahmen zu legen und prioritär diese umzusetzen. Erst in einem zweiten Schritt ist es sinnvoll, für den Horizont A im neuen AP weitere Massnahmen aufzunehmen. Für gewisse Fokusräume könnte es jedoch trotzdem Sinn ergeben, Massnahmen mit Bezug auf die Zielerreichung beim angestrebten Modalsplit und der Verkehrssicherheit in der Agglomeration Bern (MOCA-Indikator) zusätzlich aufzunehmen.

2.1.4 Landschaft

Strategie

Mit den Teilstrategien im Bereich Landschaft aus dem RGSK 2021 / AP4 wurden für Landschaftsräume mit unterschiedlichen Funktionen und Qualitäten differenzierte Ziele formuliert, um die vielfältige Landschaftsstruktur abzubilden. Diese Differenzierung hat sich als zielführend erwiesen, beispielsweise können damit prägende Landschaftselemente wie das Grüne Band und wichtige Naturlandschaften wie der Aare-raum langfristig gesichert werden. Trotzdem steht die Landschaftsqualität weiterhin unter Druck und die konsequente Umsetzung der Strategien hat auch in Zukunft eine hohe Wichtigkeit. Gerade bei der qualitativen Aufwertung und Weiterentwicklung von Landschaftsräumen bezüglich Naherholung, Klimaanpassung und -schutz, Aufenthaltsqualität und ökologischer Vernetzung besteht Nachholbedarf. Seit der letzten Generation sind das Wissen und das Bewusstsein über die Bedeutung der Landschaftsräume für ein verträgliches Siedlungsklima gestiegen, entsprechend wurden die Landschaftsstrategien um das Thema Frischluftversorgung ergänzt.

Massnahmen

Der Umsetzungsstand der Massnahmen zum Thema Landschaft ist gut. Bei sämtlichen Massnahmen handelt es sich um Daueraufgaben, die entsprechend bewirtschaftet werden. Es hat sich aber gezeigt, dass die bisherige Formulierung der Massnahmen nicht ausreichend auf ökologische Themen (Biodiversität) und die Baukultur eingehen und damit bestimmte kantonale Grundlagen wie das KLEK nicht genügend berücksichtigen. Die Massnahmenblätter wurden entsprechend ergänzt und das Thema Klima wurde eingearbeitet.

Die Massnahme «Überarbeitung der regionalen Landschaftsinhalte» (A-Horizont im RGSK 2021) wurde umgesetzt. Im Zuge dessen wurden sieben verbleibende teilregionale Richtpläne Landschaft überführt und die Massnahmen «Vorranggebiet Kulturlandschaften» und «Siedlungstrenngürtel» durch die neue Massnahme «Landschaftsschongebiete» abgelöst sowie die Perimeter grundlegend überarbeitet. Damit soll die Umsetzung der Massnahmen für die Gemeinden vereinfacht werden.

Ebenfalls wird die leicht verzögerte Umsetzung einzelner Teilmassnahmen des Massnahmenblatts «Erholungsschwerpunkte» weiter vorangetrieben: Die bezeichneten Erholungsschwerpunkte sind bezüglich ihrer verkehrlichen Auswirkungen und ihrer Ausstattungen zu koordinieren und notwendige Infrastrukturmassnahmen festzulegen.

3. Situations- und Trendanalyse

3.1 Kernaussagen

- Insgesamt ist die ständige Wohnbevölkerung in der Region Bern-Mittelland in den letzten 20 Jahren um 11 % gewachsen. Das sehr hohe jährliche Bevölkerungswachstum hat sich seit 2017 gegenüber den Vorjahren etwas abgeschwächt.

- Das Bevölkerungswachstum erfolgte insbesondere in den urbanen Kerngebieten sowie in den Zenten 3. und 4. Stufe. Das Wachstum in diesen Gebieten ist für die Gesamtentwicklung der Region besonders bedeutend.

- Bis 2040 wird ein weiteres Bevölkerungswachstum um 10 % erwartet, was einer Bevölkerungszunahme von etwas über 40'000 Personen in der Region Bern-Mittelland entspricht. Auch in Zukunft nimmt in der Kernstadt Bern und in den urbanen Kerngebieten die Bevölkerungszahl am stärksten zu.

- Der grösste Zuwachs bei den Beschäftigten in den letzten 10 Jahren weist die Stadt Bern auf – über die Hälfte des gesamten Arbeitsplatzwachstums in der Region Bern-Mittelland erfolgte in der Stadt Bern. Die höchsten Wachstumsraten bei den Beschäftigten weisen aber einzelne Gemeinden im urbanen Kerngebiet auf, insbesondere Zollikofen, Muri bei Bern und Ittigen.

- Für die nächsten 20 Jahre ist von positiven, aber sinkenden Wachstumsraten bei den Beschäftigten auszugehen. Insgesamt wird noch mit einer Zunahme von gut 5% bis 2040 gerechnet, was rund 17'500 Beschäftigten entspricht. Das Wachstum wird sich räumlich auf die Stadt Bern, die urbanen Kerngemeinde und die Zentren der 3. und 4. Stufe konzentrieren. Trotzdem wird sich das Beschäftigungswachstum in der Kernstadt Bern in Zukunft im Vergleich zu den vergangenen Jahrzehnten deutlich verringern: Potenzielle Arbeitsplatzstandorte sind heute weitgehend realisiert und die Wohnstrategie der Stadt Bern fördert auch auf ehemaligen Arbeitsgebieten vermehrt Wohnnutzungen.

- Das Entwicklungspotenzial in der Kernstadt und urbanen Kerngebieten liegt grösstenteils in den mit dem RGSK 2021 eingeführten Fokusräumen. Dies zeigt, dass die Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung in diesen Räumen besonders zentral ist.

- Die Entwicklungen in den Fokusräumen sind jedoch im Zeitverlauf unterschiedlich stark. Sie sind insbesondere geprägt von der Realisierung von Neuüberbauungen, primär in den Umstrukturierungsgebieten.

- In der Region Bern dominieren weiterhin radiale Verkehrsströme (insbesondere bei den Wegen der Zupendlerinnen und Zupendler) vom Umland in die Kernstadt und in die Hauptkerngemeinden. Weiter sind hohe Binnenverkehrsströme in der Kernstadt und bedeutende Verkehrsströme innerhalb und zwischen den Hauptkerngemeinden feststellbar.

- Bei den radialen Verkehrsströmen (Pendlerverkehr in der Spitzenstunde) in Richtung Kernstadt dominiert heute der ÖV.

- Treiber des Verkehrswachstums ist weiterhin das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum. In den nächsten 20 Jahren wird – gemessen an der Anzahl Wege – ein Gesamtverkehrswachstum von 11 % erwartet. Das erwartete prozentuale Verkehrswachstum ist beim Veloverkehr mit 33 % gegenüber den anderen Verkehrsträgern mit 4 % (MIV) und 10 % (öV) deutlich höher.

- Der Veloverkehrsanteil nimmt in der Kernagglomeration und auch in den angrenzenden Hauptkerngemeinden kontinuierlich zu: Die Stadt Bern hat in den letzten Jahren sukzessiv ihr Velonetz optimiert und attraktiver ausgestaltet, was sich in den Modal Split-Werten widerspiegelt.

- Der Veloverkehr verfügt insbesondere in den Kernagglomerationsgemeinden über ein grosses, noch unausgeschöpftes Potenzial. So ist die Velointensität in der Kernstadt heute um ein Mehrfaches höher als in den umliegenden Gemeinden.

- Ein Grossteil der Siedlungsgebiete in der Region Bern ist bereits heute stark wärmebelastet. Alle dicht bebauten Siedlungsgebiete stehen vor der Herausforderung, wegen des Klimawandels gezielte hitzereduzierende Massnahmen umzusetzen und einen Temperatur- und Frischluftausgleich zu erreichen. Ein besonderes Augenmerk gilt es dabei den siedlungsinternen Grünflächen zu widmen.

3.2 Kurzfassung

3.2.1 Siedlung

In den vergangenen 20 Jahren ist die ständige Wohnbevölkerung in der Region Bern-Mittelland um 11 % gewachsen, im Agglomerationsperimeter sind es sogar 12.5 %. Die Jahre 2008 bis 2016 weisen ein überdurchschnittliches Wachstum auf, mit teilweise mehr als 0.8 % pro Jahr. Seit 2017 bewegt sich das Bevölkerungswachstum mit jährlich rund 0.4 % auf einem deutlich tieferen Wert.

Bei den Beschäftigten stehen aus erhebungstechnischen Gründen erst ab 2011 vergleichbare Daten zur Verfügung. Diese zeigen für die vergangenen 10 Jahre ebenfalls ein sehr hohes Wachstum von 6.5 %, was gegen 20'000 zusätzlichen Beschäftigten im Perimeter der RKBM entspricht. Mehr als

die Hälfte dieses Wachstums fiel auf die Stadt Bern und rund 30 % auf die urbanen Kerngebiete, die in den vergangenen 10 Jahren mit knapp 10 % ein überdurchschnittliches Beschäftigungswachstum aufweisen.

In der Abbildung 1 ist das relative Bevölkerungswachstum nach Gemeinden dargestellt. Sie zeigt, dass das urbane Kerngebiet und die Gemeinden auf den Entwicklungsachsen die höchsten Wachstumsraten aufweisen – auch wenn in absoluten Zahlen die Stadt Bern das grösste Wachstum aufweist. In diesen Gebieten konzentriert sich das Wachstum wiederum in ausgewählten Räumen. Die Bevölkerungsanteile nach ÖV-Erschliessungsgüteklassen stagnieren auf hohem Niveau. Bei den Beschäftigten kann seit dem RGSK 2021 eine leichte Verbesserung festgestellt werden.

Bis 2040 wird gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kanton Bern (GVM) ein Bevölkerungswachstum von 10 % erwartet, was einer Bevölkerungszunahme von gut 42'000 Personen entspricht. Das jährliche Wachstum weist damit eine sinkende Tendenz auf, was mit der übergeordneten Annahme eines im Zeitverlauf abnehmenden Wachstums übereinstimmt. Klar das höchste Wachstum werden für die Stadt Bern (rund 14 % oder 18'500 Personen) und die urbanen Kerngebiete (knapp 13 % oder 11'000 Personen) prognostiziert. Auch die Zentren 3. und 4. Stufe weisen ein erhebliches Wachstum von gegen 10 % auf (8'000 Personen). Angesichts der bereits bekannten Siedlungsentwicklungen dürften diese Annahmen sogar zum Teil übertroffen werden.

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Beschäftigten, dies mit einer allerdings eindeutigen Akzentverschiebung: Das höchste Wachstum wird für die urbanen Kerngebiete erwartet (rund 10 %), während in der Kernstadt Bern das Beschäftigungswachstum auf etwas weniger als 4 % bis 2040 sinken dürfte. Damit würden vom erwarteten Beschäftigungswachstum von insgesamt rund 17'500 Beschäftigten gut 6'000 Beschäftigte auf die urbanen Kerngebiete und immer noch 7'000 Beschäftigte auf die Stadt Bern fallen.

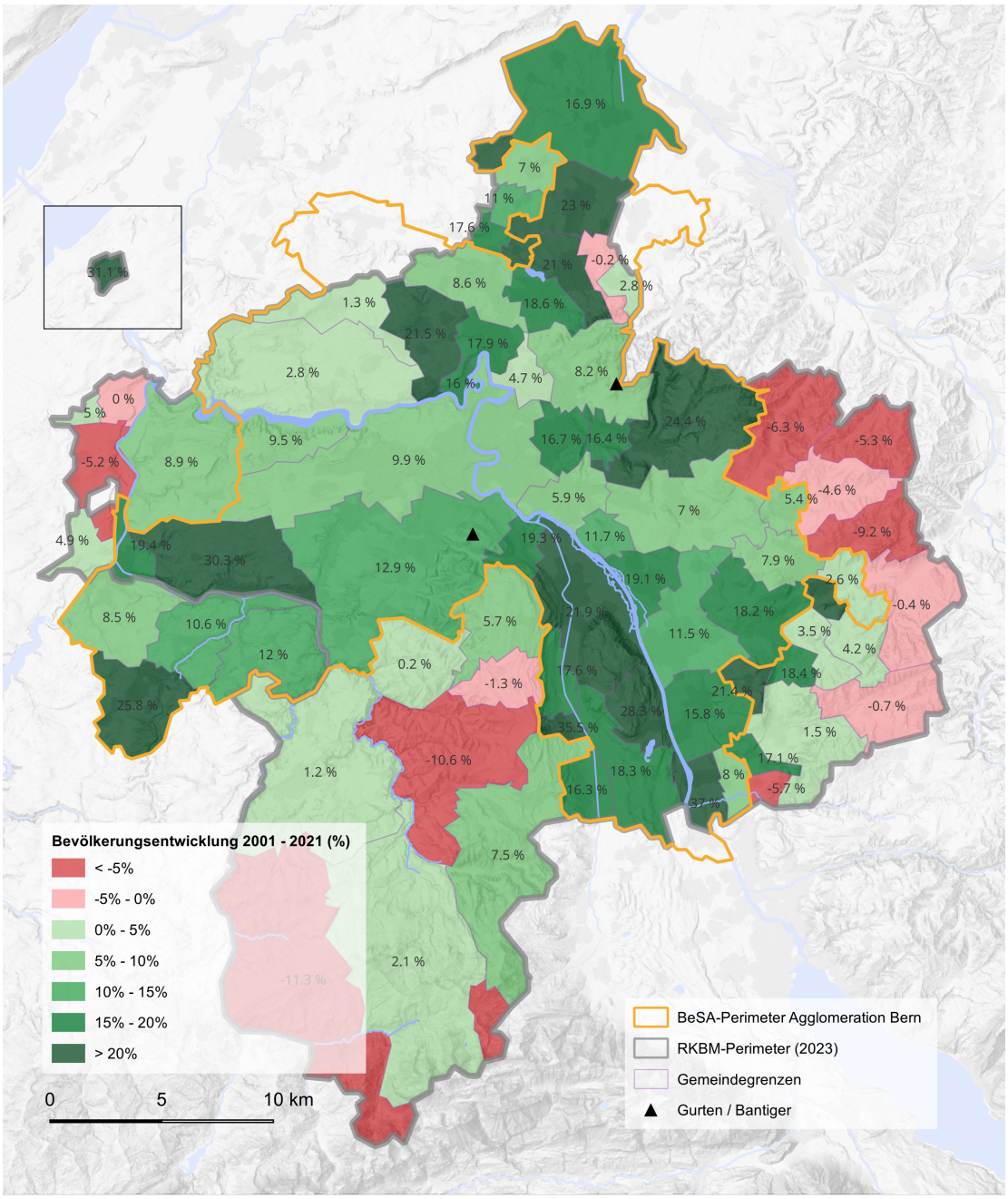


Abb. 1. Bevölkerungsentwicklung 2001–2021 (relativ) in der Region Bern Mittelland nach Gemeinden (Daten: BFS ESPOP bis 2010, STATPOP ab 2011, Stand 2021).

3.2.2 Verkehr

Aufgrund der Covid-19-Pandemie sind die Ergebnisse zum Verkehrsverhalten 2021 verzerrt. Dies wird in der entsprechenden Publikation «Mobilität im Kanton Bern: Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021» vom August 2023 ausführlich dargelegt. 2021 wurden im Vergleich zu 2018 weniger Wege zurückgelegt, z.B. infolge Home-Office. Covid-19-bedingt haben die ÖV-Wege überdurchschnittlich stark abgenommen. Die neusten publizierten Zahlen der ÖV-Unternehmen zeigen, dass sich dieser Trend wieder geändert hat, und sich das Passagieraufkommen im ÖV wieder auf dem Vor-Covid-19-Stand befindet.

Von allen Wegen, welche die Bevölkerung in den Gemeinden in der Region Bern-Mittelland zurücklegt, führt fast die Hälfte in die Stadt Bern und gut ein Viertel in eine der Hauptkerngemeinden Köniz, Ittigen, Zollikofen etc.. Dominant sind deshalb radiale Verkehrsströme in Richtung der Kernstadt und Hauptkerngemeinden sowie ein starker Binnenverkehr innerhalb der Zentrumsgemeinden selbst. Auch in Zukunft wird sich an dieser Grundstruktur nichts Grundlegendes ändern.

Das bis 2040 erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum bleibt der mit Abstand wichtigste Treiber für das weiter steigende Verkehrsaufkommen. Insgesamt wird in den nächsten 20 Jahren gemäss GVM die Anzahl Wege im Perimeter der RKBM um rund 11 % wachsen, was einer Zunahme von 140'000 Wegen pro Tag entspricht. Dabei wird beim ÖV ein Wachstum von rund 10 % erwartet. Dies entspricht einer Zunahme von knapp 40'000 Wegen pro Tag. Beim MIV fällt das erwartete Wachstum mit 4 % resp. rund 32'000 Wegen pro Tag geringer aus. Das höchste Wachstum wird für den Veloverkehr prognostiziert. Dieser wächst bis 2040 um 33 %, was 69'000 zusätzlichen Wegen pro Tag entspricht. Davon haben über 62'000 Wege die Stadt Bern oder eine der Hauptkern-Gemeinden zum Ziel.

Bezogen auf den Modal Split ist mit einem überdurchschnittlichen Wachstum des Veloverkehrs zu rechnen, und zwar insbesondere innerhalb der Stadt Bern sowie zwischen der Stadt und den Hauptkerngemeinden. Im Binnenverkehr der Stadt Bern wurden zwischen 2018 und 2021 die meisten Wege mit dem Velo zurückgelegt (38 %), gefolgt vom MIV (32 %) und dem ÖV (30 %). Bis 2040 wird sich dieser Anteil auf 44 % erhöhen, mit entsprechend leicht sinkenden Anteilen für ÖV und MIV.

Festzustellen ist, dass bei Wegen mit Ziel Stadt Bern der ÖV-Anteil und der Anteil des Veloverkehrs im Vergleich zu den übrigen Zielgebieten viel höher ausfällt. Dazu dürfte das hervorragende radial ausgerichtete ÖV-Angebot und das insbesondere in der Stadt Bern in den letzten Jahren sukzessiv ausgebaute und attraktiver ausgestaltete Velonetz beigetragen haben. Beim Veloverkehr zeigen die umgesetzten Massnahmen zum Ausbau der Veloinfrastruktur erste Erfolge. Die bisherigen und zukünftigen Siedlungsentwicklungen und auch die Pendlerauswertungen zeigen aber auch einen

erhöhten Druck zur Umsetzung und Weiterentwicklung weiterer Massnahmen zum Ausbau des Velonetzes. Gerade bei den agglomerationsnahen starken radialen Verbindungen und auch bei Tangentialverbindungen zwischen den Hauptkerngemeinden kann der Anteil des Veloverkehrs noch wachsen. Hierzu sind unter anderem die reichweitenstarken Velovorrangrouten voranzutreiben und die grösseren Siedlungsentwicklungsgebiete und Fokusräume mit diesen attraktiv anzubinden.

Insgesamt zeigt sich, dass der Veloverkehr noch über ein grosses unausgeschöpftes Potenzial verfügt. Die «Velointensität», verstanden als Anzahl mit dem Velo zurückgelegter Wege pro Kopf, ist in der Stadt Bern um ein Mehrfaches höher als in den übrigen Gebieten der Agglomeration Bern respektive der Region Bern-Mittelland. Es ist davon auszugehen, dass mit einem Ausbau der Veloinfrastruktur der Anteil des Veloverkehrs noch spürbar erhöht werden kann. Wenn also die Infrastruktur für den Veloverkehr im Vergleich zu den Annahmen im GVM BE weiter ausgebaut würde, könnte der klare Trend Richtung Veloverkehr noch deutlich stärker ausfallen.

Insgesamt zeigt sich, dass die Ausgestaltung der kommunalen und kantonalen Verkehrspolitik einen wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Attraktivität der einzelnen Verkehrsmodi und damit auch auf die Entwicklung des Modal Split haben wird.

Der für die Spitzenstunden besonders relevante Pendlerverkehr ist vorwiegend radial in Richtung Stadt Bern ausgerichtet: Für alle Korridore ist die Stadt Bern das wichtigste Ziel bei den Pendlerströmen (s. Abbildung 2). Zwei Drittel aller Zupendlerinnen und Zupendler zur Stadt Bern benützen den ÖV, knapp 30 % den MIV und 5 % das Velo. Bei den Binnenpendlerinnen und -pendler der Stadt Bern selbst sieht das Bild anders aus: Gut die Hälfte benützen den ÖV, ein Drittel das Velo und 9 % den MIV. Bei den nicht ins Zentrum gerichteten Pendlerströmen aus den übrigen Korridoren der Region Bern-Mittelland dominiert dagegen der MIV.

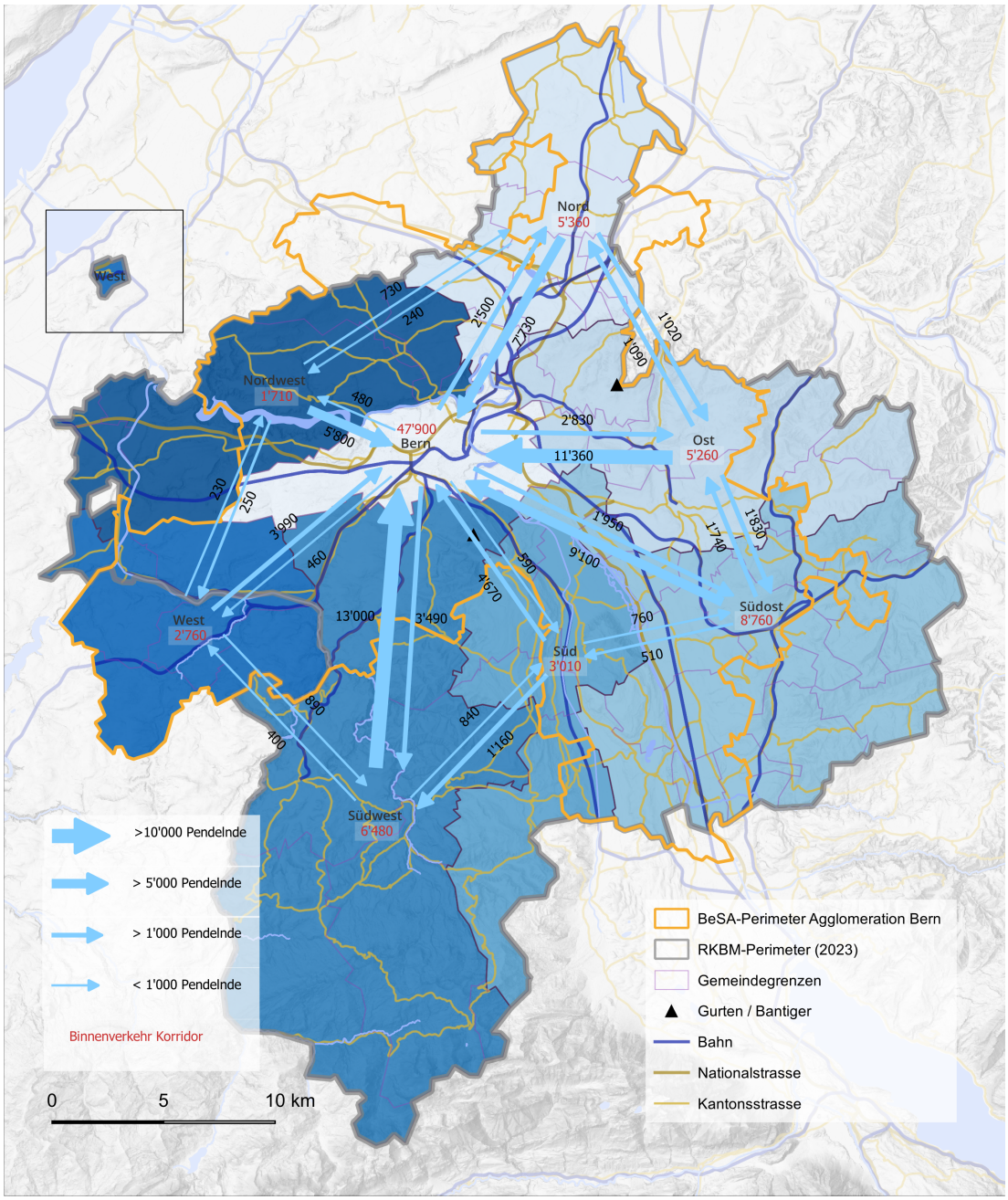


Abb. 2. Pendlerinnen und Pendler zwischen den Korridoren (Daten: Gepoolte Daten Strukturerhebung 2018–2021 des BFS).

3.2.3 Landschaft

Die Landschaft der Region Bern-Mittelland ist einerseits geprägt von ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten (Aareraum) und andererseits von einer traditionell intensiv produzierenden Landwirtschaft auf Fruchtfolgeflächen. Siedlung und Landschaft sind eng miteinander verzahnt. Wichtige Elemente sind dabei die sanften Hügelgebiete und die verschiedenen Flussräume mit der Aare als Rückgrat der Region. Der Schutz wichtiger Gebiete für Natur und Landschaft ist mit nationalen und kantonalen Naturschutzgebieten mehrheitlich gewährleistet. Auf regionaler Ebene besteht die Herausforderung, naturnahe Gebiete verstärkt zu schützen und die teilweise ungenügende Vernetzung der naturnahen Landschaften zu fördern. Die Landschaft leistet einen wichtigen Beitrag als Erholungsraum für die Agglomerationsbevölkerung, insbesondere auch der im Süden der Region liegende Naturpark Gantrisch (regionaler Naturpark von nationaler Bedeutung).

Mit der 2021 erfolgten Unterteilung der Landschaftsräume in unterschiedliche Vorranggebiete für siedlungsprägende Grünräume, für Natur- und Kulturlandschaften sowie mit den Siedlungsbegrenzungen wurde eine zweckmässige Gliederung erreicht. Dadurch konnte der steigende Nutzungsdruck auf diese Räume reduziert werden. Die bezeichneten Perimeter der Natur- und Kulturlandschaften entsprechen den noch geltenden teilregionalen Landschaftsrichtplänen. Als nächster Schritt ist eine weitere Differenzierung der Natur- und Kulturlandschaften erforderlich, um eine dem heutigen Verständnis der Landschaftsplanung entsprechende Regelung zu erhalten. Dabei ist ein Zusammenführen von Fördergebieten wie dem Grünen Band und der noch bestehenden Landschaftsschongebiete anzustreben.

3.2.4 Umwelt/Klima

Ein Grossteil der Siedlungsgebiete in der Region Bern ist stark bis extrem stark wärmebelastet. Dies betrifft nicht nur die Kernagglomeration. Alle heute dicht bebauten Siedlungsgebiete stehen vor der Herausforderung, wegen der zunehmenden Belastung infolge des Klimawandels gezielte hitzereduzierende Massnahmen umzusetzen. Mit der zunehmenden Klimaerwärmung verstärkt sich der Trend. Dies bedeutet, dass Strategien und Massnahmen in der Landschaft wie das Grüne Band in Zukunft eine noch höhere Bedeutung erhalten, um einen Temperatur- und Frischluftausgleich zu erreichen. Ein besonderes Augenmerk gilt es auf die siedlungsinternen Grünflächen zu richten. Ziel dabei muss sein, eine Steigerung der Aufenthaltsqualität (Beschattung und Temperaturausgleich) sowohl im Siedlungsinnern wie auch am Siedlungsrand zu erreichen.

Auch die Umweltbelastungen durch Lärm und Feinstaub, verursacht durch den Verkehr, bleiben weiterhin eine Herausforderung und die getroffenen Massnahmen mit beispielweise Temporeduktionen müssen weitergeführt werden.

4. Zukunftsbild

Das Zukunftsbild (Kapitel 4.1 bis 4.4) ist behördenverbindlich.

Das Zukunftsbild der Region Bern-Mittelland stellt den Zielzustand im Jahr 2040 dar. Das Kapitel 4 besteht aus den einleitenden Entwicklungszielen der Region und dem Beschrieb des Zukunftsbildes anhand der Themenbereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr.

Das Zukunftsbild wurde mit dem RGSK 2021 neu entwickelt und soll für mindestens zwei Generationen Bestand haben. Die Kerninhalte und Zielelemente des Zukunftbildes wurden geprüft und werden weiterhin als richtig und zielführend eingeordnet. Anpassungen fanden vor allem im überkantonalen Kontext statt: Neu sind die Agglomerationsgemeinden Bösingen, Flamatt-Wünnewil und Ueberstorf, welche im Kanton Freiburg liegen, im Zukunftsbild berücksichtigt. Die im Zukunftsbild enthaltenen Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrstypologien werden vollständig für die vier Freiburger Gemeinden übernommen.
Ergänzt wird das Zukunftsbild mit dem neu aufgearbeiteten Thema Klima.

4.1 Fazit

In der Agglomeration Bern respektive der Region Bern-Mittelland erfolgt eine koordinierte Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung, fokussiert und priorisiert in ausgewiesenen Räumen. Integriert und darauf abgestimmt sind die landschaftsprägenden Räume wie das Grüne Band, welche zur Landschaftsschonung und zur klimatisch verträglichen Agglomerations- und Regionalentwicklung beitragen. Zusammen ergeben diese Teilbereiche das Zukunftsbild 2040 der Agglomeration und der Region Bern-Mittelland. Die Fokussierung der Entwicklung erfolgt insbesondere an den bereits definierten Entwicklungsschwerpunkten in der Kernagglomeration sowie in den regionalen Zentren der 3. Und 4. Stufe.

Das Zukunftsbild 2040 soll in mehreren Etappen, d.h. auch zeitlich gestaffelt, in unterschiedlichen Räumen, erreicht werden. Dadurch lassen sich die finanziellen und personellen Ressourcen gezielt dort einsetzten, wo Massnahmen am effizientesten wirken und die Baureife vorliegt. Um das Wachstum des MIV zu dämpfen bzw. in der Kernagglomeration die Verkehrsleistung des MIV zugunsten der flächeneffizienteren Verkehrsarten zu reduzieren, wird die Siedlungsentwicklung in der Region auf Gebiete fokussiert, wo eine gute Erschliessung mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr vorliegt oder mit entsprechenden Massnahmen erreicht werden kann.

Die Gemeinden der Region Bern-Mittelland streben weiterhin eine Siedlungsentwicklung nach innen und eine Erhöhung der Nutzungsdurchmischung an. Kompakte Siedlungen, in denen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten räumlich nahe beieinanderliegen, zeichnen sich durch kurze Alltagswege aus und generieren vergleichsweise wenig zusätzlichen Verkehr, bzw. die kurzen Distanzen lassen sich vermehrt zu

Fuss oder mit dem Velo bewältigen. Die neuen, verdichteten Siedlungen sollen eine hohe städtebauliche Qualität aufweisen und über attraktive Frei- und Grünräume verfügen. In der Umgebung der Siedlungen werden Naherholungsgebiete erhalten und geschaffen. Bei der Erteilung von Baubewilligungen wird sichergestellt, dass die Bauvorhaben im Einklang mit dem Ziel einer qualitativ hochwertigen Verdichtung stehen. Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen sollen zur Attraktivität durchmischter Siedlungsstrukturen beitragen (z. B. durch lokale Velosharing-Angebote und gute tangentiale ÖV- und Velo-Verbindungen in durchmischten Wohn/Arbeitsgebieten). Wichtige Freizeitangebote sollen auch ohne MIV gut erreichbar sein.

4.2 Ausgangslage

Perimeter Zukunftsbild

Die Kernagglomeration, der Agglomerationsgürtel, die Entwicklungsachsen und die ländlichen Gemeinden der Region Bern-Mittelland werden über radiale und tangentiale Verkehrsnetze untereinander verbunden. Wichtige Landschaftsräume entlang der Entwicklungsachsen und der Naturpark Gantrisch bieten einzigartige und wertvolle Freiräume für Freizeit, Naherholung und Entschleunigung.

4.2.1 Übereinstimmung mit kantonalem Richtplan 2030

Gemäss Richtplan 2030 sollen Arbeitsplätze und Bevölkerung im Kanton Bern in Zukunft im schweizerischen Durchschnitt wachsen. Dieses Wachstum soll flächensparend und in erster Priorität unter Nutzung der vorhandenen Reserven erfolgen. Ergänzend sind massvolle Einzonungen an geeigneten Standorten weiterhin möglich, wobei künftige Bebauungen vorgegebene Mindestdichten berücksichtigen müssen.

Die Gemeinden des gleichen Raumtyps sollen gleichbehandelt werden. Der Kanton bezeichnet im Massnahmenblatt C_02 die Raumtypen und Zentralitätsstrukturen. Pro Raumtyp werden im kantonalen Richtplan folgende Entwicklungsziele definiert:

1. Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (inkl. Zentrum Stadt Bern): als Entwicklungsmotoren stärken;
2. Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (inkl. Zentren 3. und 4. Stufe): fokussiert verdichten;
3. Zentrumsnahe, ländliche Gebiete: Siedlung konzentrieren;
4. Hügel- und Berggebiete: als Lebens- und Wirtschaftsraum erhalten;
5. Hochgebirgslandschaften: schützen und sanft nutzen.

Je zentraler der Raumtyp einer Gemeinde ist, desto gewichtiger ist deren Beitrag an das angestrebte Wachstum im kantonalen Richtplan, umso höher ist aber auch die bauliche Dichte, die von ihr verlangt wird. Im Perimeter des RGSK 2025 vertreten sind Gemeinden der Raumtypen eins bis vier.

Die regionalen Zielsetzungen wurden bereits im RGSK II mit den Vorgaben des kantonalen Richtplans 2030 abgeglichen und – wo aus regionaler Sicht nötig – weiter präzisiert. Im überarbeiteten Zukunftsbild des RGSK 2021 wurde diese Präzisierung weiter vorangetrieben. Das Zukunftsbild ist kompatibel mit den Zielsetzungen des kantonalen Richtplans 2030.Gegenüber dem kantonalen Richtplan () wurden die Raumtypen und die Zentrenhierarchie im Zukunftsbild des RGSK 2021 präziser unterteilt und kategorisiert. Quantitative Angaben liegen oft lediglich auf Stufe Gemeinde oder bezogen auf die Raumtypen des kantonalen Richtplans vor. Wie im RGSK 2021 stützt sich das RGSK 2025 daher im Folgenden bei quantitativen Angaben in der Regel auf die vorhandenen Grundlagen auf Gemeindeebene und die Raumtypen gemäss Richtplan. Wo möglich wird jeweils der Bezug zu den Raumtypen gemäss RGSK hergestellt.

Die verfügbaren Prognosen basierend auf den Angaben der Gemeinden im Betrachtungszeitraum bis 2040 deuten für die Region Bern-Mittelland insbesondere bei der Bevölkerungsentwicklung auf ein höheres Wachstum hin . Die Bevölkerungszunahme konzentriert sich hauptsächlich auf die Stadt Bern, die umliegenden urbanen Kerngebiete und die radialen Entwicklungsachsen. Es gilt, anhand des Zukunftsbilds eine nachhaltige und regional verträgliche Bewältigung dieser angestrebten Entwicklung aufzuzeigen.

4.3 Entwicklungsziele der Region

Aus regionaler Perspektive werden in den nachfolgenden Abschnitten die übergeordneten Leitideen erläutert.

4.3.1 Nachhaltige Entwicklung als Leitthema für die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung

Die Entwicklung in der Region Bern-Mittelland ist auf die drei Säulen der nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet: ökologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Ziele; Konzepte, Strategien und Massnahmen stehen dabei im Einklang. Die hier umrissenen Inhalte schöpfen die heutigen gesellschaftlichen und politischen Spielräume aus. Die positive Gesamtentwicklung der Region steht dabei im Zentrum der Überlegungen und wird aus regionaler Sicht höher gewichtet als Interessen einzelner Gemeinden. Wo immer möglich sind aber Absichten und Bedürfnisse der Gemeinden in das RGSK eingebettet und bei Bedarf (teil-)regional koordiniert.

Abgestimmt auf die übergeordneten Vorgaben und Instrumente von Bund und Kanton steht die Nutzung der Potenziale in den bestehenden überbauten oder nicht überbauten Bauzonen im Zentrum der Überlegungen. Auch bei konsequenter Verfolgung einer Siedlungsentwicklung nach innen gibt es aber einen Bedarf an zusätzlichen Flächen für Siedlungserweiterungen. Die groben Leitlinien zur Bestimmung von Entwicklungsflächen von regionaler Bedeutung geben die Zentralitätsstruktur und das Netz des öffentlichen Verkehrs vor. Kleinere Ergänzungen und Arrondierungen sollen auf

Stufe Gemeinde, soweit dies der kantonale Richtplan zulässt, weiterhin möglich sein.

Landschaft und Topografie geben die Spielregeln für die Siedlungsentwicklung und für die Planung der technischen Infrastrukturen (z. B. Verkehrsinfrastruktur) in der Region Bern-Mittelland vor. Die Siedlungsentwicklung des Kernraums der «Hauptstadtregion Schweiz» ordnet sich harmonisch in die Landschaft und naturräumlichen Strukturen ein und berücksichtigt die neuen Herausforderungen mit der zunehmenden Klimaerwärmung. Die Vielfalt der verschiedenen Landschaftsräume ist eine wichtige Grundlage für die weitere Landschafts- und Siedlungsentwicklung. Die urbanen Räume, die ländlichen Siedlungsstrukturen und Landschaften sind Teile eines Ganzen. Das Erreichen einer ökologischen Infrastruktur, eine klimaangepasste Gestaltung und die nachhaltige Weiterentwicklung von Naturräumen, Kulturlandschaften sowie Erholungs- und Freiräumen ist eine Kernaufgabe der RKBM.

Komplementär zur vernetzten inneren Siedlungsstruktur an den Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs sind die ländlichen Gebiete aufgewertet. Dabei geht es um die sozio-ökonomische Entwicklung, um ein angepasstes Erschliessungssystem und um Landschaftsqualität und Ortsbilder.
Die Entwicklung des Verkehrssystems ist auf eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität ausgerichtet. Die Erreichbarkeit ist – trotz der erwarteten Verkehrszunahme – für Bevölkerung und Wirtschaft sicherzustellen. Hierzu soll ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereitgestellt werden. Die Kapazitäten auf Strasse und Schiene sollen gut ausgelastet, aber nicht chronisch überlastet sein. Die Verkehrsinfrastruktur und die verschiedenen Mobilitätsangebote sollen möglichst wirtschaftlich und mit möglichst geringem Energie- und Landverbrauch bereitgestellt und betrieben werden.

4.3.2 Landschaft als Alleinstellungsmerkmal

Mehr als die drei Metropolitanregionen der Schweiz verfügt das Kerngebiet der «Hauptstadtregion Schweiz» über Siedlungsstrukturen, die eng mit der Landschaft verknüpft sind und daher nicht oder nur sehr beschränkt die Nachteile grösserer urbaner Räume mit geringeren Landschafts- und Freiraumqualitäten aufweisen. Diese Qualitäten, die auch im Standortwettbewerb sehr geschätzt werden, sollen weiter gefördert und nicht durch unbedachte Siedlungsergänzungsstrategien gefährdet werden. Für die Qualitätsförderung sind generell auch die Biodiversität, die mikroklimatische Vielfalt und die ökologische Vernetzung zu betrachten und umzusetzen. Städtebaulich und gestalterisch hochwertige bauliche Ergänzungen im weitgehend überbauten Siedlungskörper mit gleichzeitiger Stärkung der siedlungsprägenden Frei- und Grünräume sind jedoch sehr erwünscht.

4.4 Zukunftsbild der Region Bern-Mittelland

Das Zukunftsbild zeigt die Entwicklungsvorstellungen der Region Bern-Mittelland bis ins Jahr 2040 auf. Im Bild werden die Beziehungen der Gemeinden in der Region Bern-Mittelland untereinander sowie mit der Kernagglomeration im Zentrum veranschaulicht. Das Zukunftsbild zeigt auf, an welchen Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsstrukturen sich die Region orientieren möchte.

Das Zukunftsbild sieht den Schwerpunkt der zukünftigen Siedlungsentwicklung in den inneren, vernetzten Strukturen des bestehenden Siedlungsgebiets. Ergänzt werden diese Schwerpunkte durch punktuelle Erweiterungen des Siedlungsgebiets an geeigneten zentralen Lagen. Dabei hat sich die Siedlungsentwicklung harmonisch ins qualitativ hochstehende Landschaftsgefüge der Region Bern-Mittelland einzuordnen und den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung zu folgen.

Das räumliche Gesamtbild der Region Bern-Mittelland versteht sich als Symbiose zwischen Besiedlung und Landschaft. Neben der Agglomeration Bern kommt den regionalen Zentren eine entscheidende Bedeutung zu, die weiterhin wichtige Stützpunktfunktionen für das ländlich geprägte Umland übernehmen.

Die Vernetzung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wird gefördert. Abgestimmt auf Raum und Mobilitätsnachfrage bilden sich Verkehrsdrehscheiben, die sowohl unterschiedliche Verkehrsmittelangebote konzentrieren als auch einfache und vielfältige Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und weitere Dienstleistungen für Reisende anbieten. Alle Korridore verfügen über schnelle, sichere und direkte Velohauptrouten, welche die Gemeinden untereinander und mit dem Agglomerationszentrum verbinden. Das ÖV-Basisnetz weist weiterhin eine radiale Struktur auf, wird aber vor allem in der Kernagglomeration gezielt um tangentiale Verbindungen ergänzt.

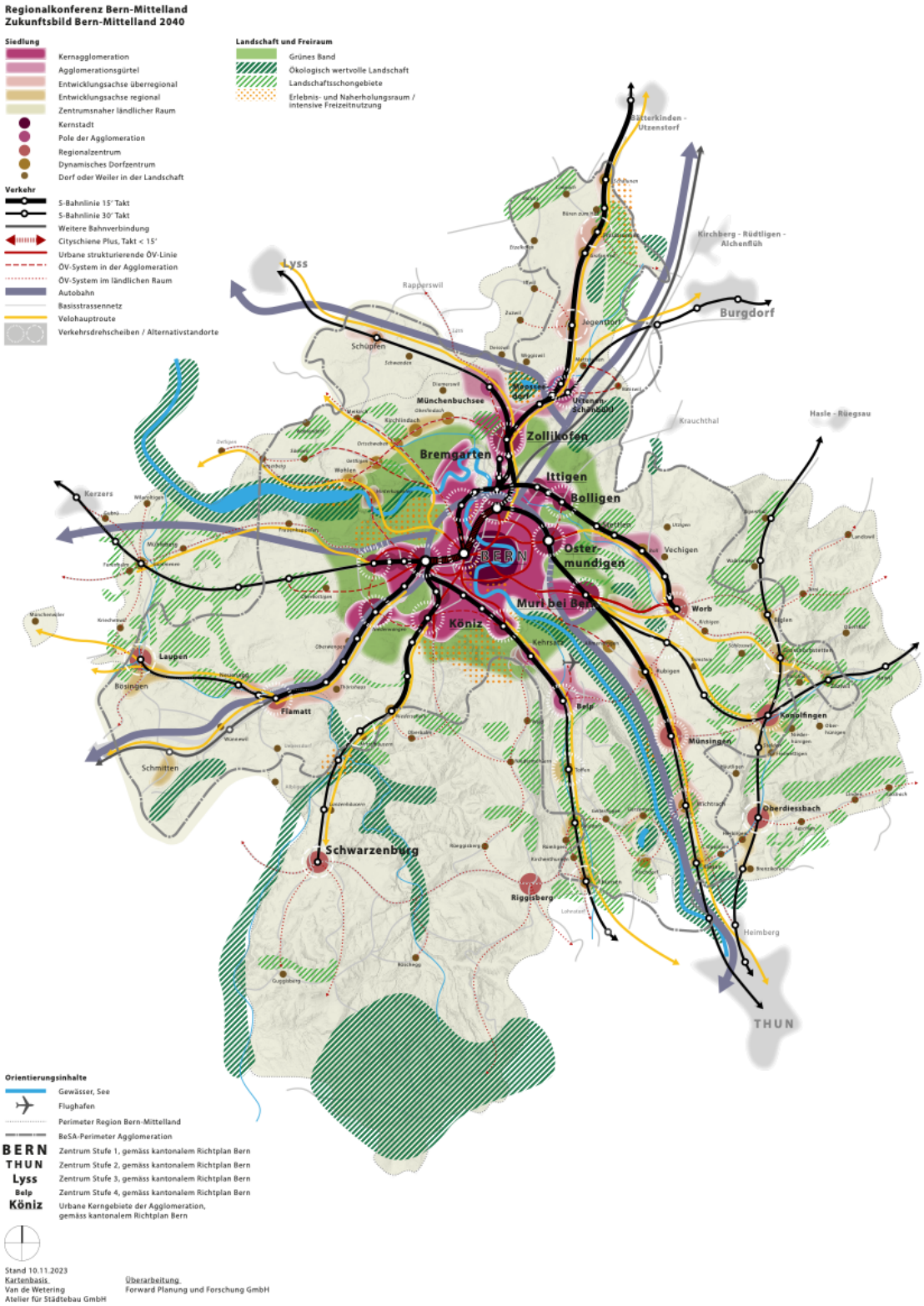


Abb. 53 Das Zukunftsbild 2040 der Region Bern-Mittelland (Quelle: Forward, 2023).

4.4.1 Teilbereich Siedlung

Nachfolgend werden die einzelnen Elemente der Siedlungsstruktur und ihre jeweilige Zielsetzung umschrieben. Die räumliche Abgrenzung der überregionalen und regionalen Entwicklungsachsen basiert auf verkehrlichen Kriterien.

Ziele nach Raumtyp

Kernagglomeration

Die Kernagglomeration ist geprägt von einer grossflächigen, teilweise hoch verdichteten Bebauung, öffentlichen Räumen und Infrastrukturanlagen. Die prioritären Funktionen der Kernagglomeration sind nach wie vor Arbeiten, Wohnen und Freizeit (inklusive Sport, Kultur und Erholung). Ein dichtes Verkehrsnetz sorgt für eine hervorragende Erschliessung des Raums. Der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr sind die wichtigsten Verkehrsträger für die innerhalb und nach ausserhalb der Kernagglomeration stattfindenden Wege. In strategisch wichtigen Räumen mit besonderem Entwicklungs- und Aufwertungspotenzial sind durch Umstrukturierungs- und Verdichtungsmassnahmen arealübergreifend städtebauliche Defizite angegangen worden und gestaffelt neue Wohn- und Arbeitsräume entstanden. Das Viererfeld im Nordosten der Stadt, aber auch die Gebiete in Ausserholligen im Westen, im Wankdorf im Norden oder an der Bernstrasse (Ostermundigen) im Osten der Kernagglomeration sind weitgehend realisiert. Komplementär zur – teilweise hoch verdichteten – Bebauung bieten urbane Frei- und Grünräume mit hochwertig gestalteten öffentlichen Räumen und Parks ein attraktives Naherholungsangebot mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten. Sie sorgen zudem dank klimaangepasster Gestaltung (z. B. mit Schwammstadtelementen und verschattender Vegetation) für ein angenehmes Siedlungsklima und bieten kühlende Räume für die Hitzeentlastung.

Agglomerations-gürtel

Der Agglomerationsgürtel hängt baulich mit der Kernagglomeration zusammen und ist teilweise nach wie vor klar auf die Kernstadt ausgerichtet. Zahlreiche bedeutende Verkehrsverbindungen und Energieleitungen durchqueren den Agglomerationsgürtel. Die Siedlungen im Agglomerationsgürtel übernehmen daher lageabhängig besondere Funktionen für die Agglomeration: In weiten Teilen wird verdichtet gewohnt; an speziellen Lagen und abgestimmt auf das übergeordnete Verkehrsnetz liegen Versorgungs- und Logistiknutzungen. Die Fokussierung auf die Kernagglomeration hat im Jahr 2040 abgenommen. Durch eine Erhöhung der Raumnutzerdichten hat die urbane Prägung des Agglomerationsgürtels zugenommen. Dementsprechend ist die Infrastrukturausstattung verbessert und die Ortskerne sind dicht und gemischt genutzte Treffpunkte. Durch die Lage im siedlungsnahen Grünen Band sind Freizeit- und Naherholungsgebiete im Agglomerationsgürtel rasch erreichbar.

Entwicklungsachse überregional

Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung sind die Achsen Richtung Freiburg–Lausanne–Genf, Richtung Burgdorf–Zürich/Basel, Richtung Thun/Berner Oberland, Richtung Kerzers–Neuchâtel, Richtung Lyss–Biel/Jura sowie in Richtung Solothurn.

Die Ortschaften entlang dieser Achsen sind überdurchschnittlich gut mit Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten ausgestattet (Bahnhaltestellen des öffentlichen Verkehrs mit dichtem Takt und teilweise Fernverkehrshalten, teilweise Autobahnen sowie einem Netz für Velohauptrouten). Das radiale S-Bahn-Netz und das Nationalstrassennetz prägen die Achsen massgeblich. Die Siedlungen insbesondere im Umfeld der S-Bahn-Haltestellen sind verdichtet und bieten in den grösseren Ortschaften mindestens ein Basisangebot an öffentlichen oder privaten Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen. Auf den Entwicklungsachsen findet im Vergleich zu den Dörfern im ländlichen Umland eine überdurchschnittliche Entwicklung statt. Die Gemeinden an den überregionalen Entwicklungsachsen zeichnen sich in der Regel durch eine landschaftlich attraktive Umgebung aus.

Entwicklungsachse regional

Entwicklungsachsen von regionaler Bedeutung sind die Achsen in Richtung Gürbetal, zwischen Thun und Burgdorf sowie in Richtung Laupen und Murten. Die Ortschaften entlang dieser Achsen sind gut mit Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten ausgestattet (S-Bahn-Haltestellen mit dichtem Takt, gute Anbindung für den motorisierten Individualverkehr mit Kantonsstrassen in die nächstgelegenen Zentren sowie ein Netz für Velohauptrouten). Auf den Entwicklungsachsen findet im Vergleich zu den Dörfern im ländlichen Umland eine überdurchschnittliche Entwicklung statt. Die Siedlungen insbesondere im Umfeld der Bahnhaltestellen sind verdichtet, die Dörfer an den Achsen sind allerdings weiterhin oft ländlich geprägt und zeichnen sich durch die besondere Nähe zur Kultur- und Naturlandschaft aus.

Zentrumsnaher ländlicher Raum

Der **zentrumsnahe ländliche Raum** zeichnet sich durch einzelne grössere Ortschaften (Regionalzentren), zahlreiche Dörfer und Weiler überwiegend mit Wohnfunktion sowie durch gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzung aus. Der Raum weist eine geringere Entwicklungsdynamik auf als die übrigen Räume. Mit einer fokussierten, moderaten Entwicklung wird er in seiner Struktur und im Charakter weitgehend erhalten. Der ländliche Raum zeichnet sich durch seine vielfältigen regionalen Landschaftscharakteristika mit traditionellen Weilern und Hofgruppen, ausgedehnten Wäldern und offenen Landschaften aus.

Ziele nach Zentralitäten

Kernstadt

Die Stadt Bern ist das übergeordnet wahrnehmbare Hauptzentrum der Region, bestehend aus einem historisch gewachsenen Kern und Quartieren mit spezifischen Eigenheiten und Identitäten. Die **Kernstadt** hat auch im Jahr 2040 bezüglich ihres vielfältigen Angebots an Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur, als Arbeitsort und aufgrund ihrer Bildungs- und Freizeiteinrichtungen eine Bedeutung über die Region Bern hinaus. Die Potenziale der vielfältigen Hauptstadt- und Zentrumsfunktionen werden genutzt und an optimalen Lagen situiert. Die Kernstadt wächst weiter dynamisch und zeichnet sich durch kurze Wege und grosszügige öffentliche Begegnungs-, Frei- und Grünräume aus.

Pole der Agglomeration

Verschiedene Pole in der Kernagglomeration und im Agglomerationsgürtel haben ein eigenes, spezifisches Profil und sorgen für eine Entlastung des Zentrums Bern. Diese Ausrichtung wird durch das System des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn, Tramlinien, tangentiale Buslinien, Knoten) sowie durch radiale Velohauptrouten von der Innenstadt in die Region und tangentiale Veloverbindungen in der Stadt Bern unterstützt. Die Pole gewinnen bis ins Jahr 2040 weiter an Bedeutung und helfen mit, die Kernstadt zu entlasten, wo diese mit ihren Funktionen teilweise an Kapazitätsgrenzen stösst (insbesondere bezüglich Verhältnis Arbeitsplätze/Einwohnerinnen und Einwohner, Verkehrsbelastung des Hauptbahnhofs und der radialen Verkehrsachsen).

Regionalzentrum

Die **Regionalzentren** ausserhalb der Kernagglomeration und des Agglomerationsgürtels haben regionale Ausstrahlung (z. B. Konolfingen, Schwarzenburg) und erfüllen überkommunale Funktionen, etwa als Arbeitsplatzstandorte und für die Versorgung der ländlichen Bevölkerung. Dies trifft insbesondere in den hügeligen und weitläufigen Streusiedlungsgebieten zu, wo die Regionalzentren Bindeglieder mit guten Verkehrsverbindungen (z. B. Riggisberg) sind. Die Zentren sind durch städtebauliche Aufwertungen und Innenentwicklung gestärkt und nehmen ihre Funktionen und Rolle als administrative, wirtschaftliche und kulturelle Stützpunktgemeinden auf den Entwicklungsachsen oder im ländlichen Raum im Jahr 2040 weiterhin wahr.

Dynamisches Dorfzentrum

Die **dynamischen Dorfzentren** zeichnen sich durch eine gute ÖV-Erschliessung aus und haben sich nicht zuletzt aus diesem Grund dynamischer entwickelt als die Siedlungsgebiete in ihrem Umfeld (mittlere Dichte, Mischnutzungen usw.). Die dynamischen Dorfzentren haben ausserdem wegen ihrer ÖV-Erschliessung und der Lage auf Entwicklungsachsen eine gewisse Bedeutung für die umliegenden Siedlungsgebiete. Sie dienen als Umsteigeorte von anderen Verkehrsträgern auf den öffentlichen Verkehr und weisen als solche eine gewisse Infrastruktureinrichtung auf.

Dorf oder Weiler in der Landschaft

Die **Dörfer und Weiler** in der Landschaft nehmen überwiegend eine Wohnfunktion war und sind geprägt durch die landwirtschaftliche Nutzung im Umfeld. Ihre Ortskerne sind teilweise noch weitgehend intakte Zeugen der Entstehung dieser Orte und unterstreichen den regionstypischen Charakter der Landschaft. Sie sind aufgewertet, erfahren nur geringe punktuelle Verdichtungen und sind daher in ihrer oftmals historischen Struktur erhalten.

Bevölkerungsentwicklung

Angestrebte Bevölkerungs-, Beschäftigten- und Siedlungsentwicklung

Mit dem Ziel der Abstimmung von Siedlung und Verkehr soll der wesentliche Teil des erwarteten Bevölkerungswachstums vorwiegend in bestehenden grösseren Siedlungsgebieten an bereits gut erschlossener Lage stattfinden. Dies wird in den Zahlen des Gesamtverkehrsmodells (GVM) wiedergegeben. Für die Region Bern-Mittelland wird von 2021 bis 2040 ein Bevölkerungswachstum von 10.1 % erwartet. In absoluten Zahlen bedeutet dies etwas mehr als 42'000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner. Basierend auf den bereits geplanten Massnahmen kann jedoch davon ausgegangen werden, dass dieses Wachstum übertroffen wird und insbesondere in der Stadt Bern und den angrenzenden Agglomerationsgemeinden stärker ausfällt.
Auch ein höheres als im GVM hinterlegtes Wachstum in der Stadt Bern, den urbanen Kerngebieten und den Zentren der 3. und 4. Stufe wäre raumplanerisch sinnvoll und wünschenswert, da dies dem Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) entspricht, indem die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung insbesondere an bereits gut erschlossenen und zentralen Lage stattfindet.

Raumtyp	Bevölkerung 2021	Bevölkerung 2040 (GVM)	Veränderung 2021–2040	
			absolut	prozentual
Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)	134'290	152'760	18'470	13.8 %
Urbane Kerngebiete	88'380	99'520	10'800	12.6 %
Zentren 3. und 4. Stufe	84'900	92'970	8'060	9.5 %
A&E ohne Zentralität	52'080	55'290	3'200	6.2 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	50'640	51'920	1'630	2.5 %
Hügel- und Berggebiete	8'510	8'720	220	2.6 %
Agglomerationsperimeter*	405'170	444'860	39'700	9.8 %
Region Bern-Mittelland	418'810	461'190	42'380	10.1 %

Tab. 41 *Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen[12] des kantonalen Richtplans bis 2040 gemäss Gesamtverkehrsmodell Bern (GVM 2040).*
**Agglomerationsperimeter: Umfasst in den Statistiken alle Agglomerationsgemeinden gemäss BeSA, die innerhalb der RKBM liegen plus die vier Freiburger Gemeinden Bösingen FR, Schmitten FR, Ueberstorf FR und Wünnewil-Flamatt FR. Die ausserregionalen, ebenfalls zur Agglomeration Bern zählenden Gemeinden Schüpfen BE, Uttigen BE und Hindelbank BE, wurden statistisch nicht ausgewertet.*

Beschäftigtenentwicklung

Wie bei der Bevölkerungsentwicklung, soll die erwartete Beschäftigtenentwicklung vorwiegend in bestehenden grösseren Siedlungsgebieten an bereits gut erschlossener Lage stattfinden. Deshalb wird bei den Prognosen der Beschäftigtenzahlen das Zielwachstum in Gemeinden der Raumtypen «zentrumsnahe ländliche Gebiete» und «Hügel- und Berggebiete» korrigiert. Das Wachstum dieser beiden Raumtypen wird basierend auf dem Bevölkerungswachstum des kantonalen Richtplans (KRP) auf 5.1 %

[12] Die Gemeinde Köniz wurde aufgetrennt in «Urbane Kerngebiete» (Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Wabern, Spiegel) und «Zentrumsnahe ländliche Räume» (alle übrigen Gebiete der Gemeinde).

respektive 2.5 % beschränkt. Grund dafür ist die Lenkung der Siedlungsentwicklung an Lagen mit einer guten ÖV-Anbindung. So wird für die Region Bern-Mittelland bis 2040 von gut 17'000 zusätzlichen Beschäftigten ausgegangen (vgl. Tab. 42).

Raumtyp	Beschäftigte 2020	Beschäftigte 2040	Veränderung 2020-2040 absolut	Veränderung 2020-2040 prozentual
Zentrum 1.Stufe (Stadt Bern)	190'310	197'350	7'450	3.7 %
Urbane Kerngebiete	60'860	66'970	6'460	10.0 %
Zentren 3. und 4. Stufe	44'050	46'450	2'540	5.4 %
A&E ohne Zentralität	14'090	14'510	440	3.0 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	11'820	12'420	540	5.1 %
Hügel- und Berggebiete	3'040	3'110	70	2.5 %
Agglomerationsperimeter	316'370	332'610	16'240	5.1 %
Region Bern-Mittelland	324'160	341'690	17'520	5.4 %

Tab. 42 Beschäftigtenentwicklung nach Raumtypen des kantonalen Richtplans bis 2040 gemäss Gesamtverkehrsmodell. Das Wachstum wurde in den Raumtypen «zentrumsnahe ländliche Gebiete» und «Hügel- und Berggebiete» auf 5.1 % respektive 2.5 % begrenzt. In den weiteren Raumtypen wurde das Wachstum anteilsmässig erhöht, damit das Wachstum über die gesamte Region erhalten bleibt.

Regionaler Median Raumnutzerdichte

Wie der Vergleich der Werte in Tabelle 43 zeigt, erreicht die RKBM heute schon höhere Raumnutzerdichtewerte pro Raumtyp als die Richtwerte des Kantons vorgeben. Aus diesem Grund hat die Region zur Berechnung des regionalen Baulandbedarfs die kantonalen Richtwerte der Raumnutzerdichte pro Raumtyp durch regionale Mediane ersetzt. Mit der Berücksichtigung dieser ambitionierteren, aber für die Region realistischen Zielsetzung, dass Neueinzonungen und Umstrukturierungen diese regionale Raumnutzerdichte erreichen, kann das Siedlungsflächenwachstum minimiert werden. Eine entsprechende Zielsetzung war bereits Teil des RGSK II und RGSK 2021.

Raumtyp	Richtwert Raumnutzerdichte gem. KRP nach Raumtyp (RN/ha)	Reg. Median Raumnutzerdichte nach Raumtyp (RN/ha)*
Zentrum 1. Stufe (Kernstadt Bern)	158	239
Urbane Kerngebiete (Kernagglomeration)	85	105
Zentren 3. und 4. Stufe (Regionalzentren)	57	78
A&E ohne Zentralität (Entwicklungsachsen)	53	65
Zentrumsnahe ländliche Räume	39	45
Hügel- und Berggebiete	34	41

Tab. 43 Kantonale Richtwerte und regionale Mediane der Raumnutzerdichte (RN/ha) nach Raumtypen des kantonalen Richtplans.
** Wert, der von jeweils gleich vielen Gemeinden desselben Raumtyps innerhalb der Region Bern-Mittelland über- und unterschritten wird, basierend auf den Siedlungsdaten des AGR (2022).*

4.4.2 Teilbereich Landschaft

Übergeordnete Ziele

Basierend auf den RGSK I und II und der Grundlage «Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung» (RKBM 2014) sowie dem Sachplan Biodiversität (Kanton Bern, 2019), dem Kantonalen Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK, 2020) und den Klimakarten des Kantons Bern sind folgende übergeordneten Ziele zu beachten:

- Die weitere Siedlungsentwicklung respektiert den Rahmen der differenzierten Kultur- und Naturlandschaft (regionale Landschaftsschongebiete, Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer, siedlungsprägende Frei- und Grünräume, Grünes Band).
- Die frei zugänglichen, mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss und dem Velo gut erreichbaren und qualitativ hochwertigen Freiräume sind langfristig zu erhalten und im Zusammenwirken mit der Siedlung weiterzuentwickeln und aufzuwerten, sodass verschiedenste Funktionen (Erholungsbedürfnisse, Naturerlebnis, ökologische Vernetzung) erfüllt werden können.
- Die Klimafunktion von Frei-, Grün- und Wasserflächen wird mitberücksichtigt und in die Siedlungsentwicklung integriert mittels verstärkter Begrünung, ausreichender Beschattung, Entsiegelung und durchlässigen Belägen (Schwammstadtelemente). Eine ausreichende Durchlüftung der Siedlungsgebiete und die Durchlässigkeit der Kaltluftkorridore wird sichergestellt.
- Die Lebensräume von Flora und Fauna werden als ökologische Infrastruktur erhalten, vernetzt und aufgewertet. Dabei werden Vernetzungsachsen und -korridore zwischen Lebensräumen zur Förderung und Erhalt von Biodiversität geschaffen und weiterentwickelt.
- Die grossen, zusammenhängenden hügeligen bis sanft gewellten Landschaften des ländlichen Raums sind neben den Wäldern das prägende Element und vielerorts für die heute vorhandene hohe Landschaftsqualität der Region verantwortlich. Die Lenkung der Bautätigkeit in landschaftlich besonders wertvollen Gebieten (Landschaftsschongebiete) sichert den Erhalt der Landschaftsqualität, der historischen Ortsbilder und der Vernetzung der Landschaftsräume. Die landwirtschaftliche Nutzung prägt das Landschaftsbild und ist identitätsstiftend. Im Einklang mit einer vielfältigen Landwirtschaft sind im ländlichen Raum auch extensive Erholungsnutzungen wie Velofahren oder Wandern möglich.
- Die Gewässerräume bilden neben den bestehenden geschützten Naturräumen wichtige ökologische Ausgleichs- und Vernetzungskorridore und werden als solche erhalten und zur Förderung der Biodiversität aufgewertet.
- Die künftige Siedlungsentwicklung stellt insbesondere sicher, dass die Flusslandschaft der Aare und jene der anderen Flüsse weiterhin als zusammenhängende Landschaftsräume erlebbar bleiben.
- Der Aareraum, als wichtiger und prägender Teil der Stadt- und Siedlungslandschaft, bildet das grüne Rückgrat der Agglomeration und wird als Ganzes weiterentwickelt und differenziert (Naturraum, Park, Grün- und Freiraum im urbanen Bereich).

Ziele nach Landschaftsraum der Region Bern-Mittelland

«Grünes Band»

Das Grüne Band wird als ein in der Breite variabler, teilweise durch Siedlungsstrukturen oder Infrastruktur durchbrochener Grünraumkorridor verstanden, der sich um weite Teile der urbanen Stadt- und Siedlungslandschaft legt und damit das Siedlungsgebiet mit der umgebenden Landschaft verzahnt. Durch die gute Erreichbarkeit mit dem Fuss- und Veloverkehr bildet das Grüne Band die erforderlichen grünen Ausgleichsräume für die Naherholung. Es wird weiterhin land- und forstwirtschaftlich genutzt, übernimmt aber auch wichtige ökologische Vernetzungsfunktionen und siedlungsklimatische Funktionen (Kaltluftversorgung). Im Grünen Band wird die funktionale Überlagerung der Ansprüche (Naherholung, Bewegung, Landwirtschaft, ökologische Infrastruktur) ermöglicht. Das Grüne Band ist im Bewusstsein der Bevölkerung im Sinne einer attraktiven und hochwertigen stadt- und agglomerationsnahen Natur-, Kultur- und Siedlungslandschaft mit vielfältigen Landschaftselementen verankert.

Das Grüne Band umfasst verschiedene Raumtypen: Charakterraum Kulturlandschaft, Charakterraum Wald (Waldflächen wie zum Beispiel der Bremgartenwald), Naturlandschaft (Aareraum und Wohlensee) und Grünfinger. Allesamt dienen sie in ihrer Weise der Vermittlung zwischen Stadt und Land. Das heisst, sie bilden den Übergangsbereich von weitgehend bebauten zu deutlich weniger bebauten Bereichen. Nebst der tangentialen Grundform des Grünen Bands haben also gerade auch die radialen Verbindungsfunktionen (Gewässer, Freiraumzäsuren vom Zentrum nach aussen) eine grosse Bedeutung.

Siedlungsprägender Grünraum

Grossflächige Freiräume in der Stadt- und Siedlungslandschaft sind keine Resträume oder Negativräume, sondern verfügen über eine eigene Identität und Qualität und prägen die Siedlungsstruktur. Diese Zwischenräume haben oft den Status von Parks, die mit unterschiedlichen Bedeutungen und Inhalten belegt sind. Auch eine landwirtschaftliche Nutzung ist hier nicht ausgeschlossen, steht aber nicht im Vordergrund. Die Frei- und Grünräume haben zum einen eine wichtige Funktion als Freizeit-, Begegnungs- sowie Naherholungs- und Ruheräume, zum anderen wird mit der Durchgrünung insbesondere im dicht besiedelten Stadt- und Siedlungsraum ein positiver Beitrag zu einem angenehmen Stadtklima und der ökologischen Vernetzung, respektive der Förderung der Biodiversität, geleistet. Nach Möglichkeit und in Abstimmung mit den Siedlungsstrukturen sind die öffentlichen inneren Grün- und Freiräume und ihre markanten Landschaftselemente gezielt aufgewertet und über kurze und direkte Anbindungen erreichbar.

Regionale Landschaftsschongebiete

Die regionalen Landschaftsschongebiete überlagern Landschaften, Landschaftsteile oder Landschaftselemente, die aufgrund ihres besonderen Landschaftscharakters von regionaler Bedeutung sind. Sie umfassen bedeutende Tallagen und offene Ebenen sowie exponierte und prägende Hanglagen, Kuppen (Drumlins), Senken und unverbaute Gebiete sowie kulturlandschaftsprägende Strukturen wie Einzelbäume, Hecken und Bachläufe. Charakteristisch für verschiedene dieser Landschaften sind Weiler,

Hofgruppen und ländliche Dörfer mit teilweise kulturhistorisch wertvollen Baugruppen und Einzelbauten. Mit den regionalen Landschaftsschongebieten wird die Erhaltung des Landschaftscharakters und der Landschaftsqualität durch eine sorgfältige Integration von Bauten und Anlagen oder Freihaltung unverbauter Landschaften bezweckt. Die Landschaftsschongebiete haben auch als Erholungs- und Bewegungsräume einen hohen Stellenwert.

Naturlandschaft

Bei den Naturlandschaften handelt es sich um für die Region prägende naturnahe Landschaftsräume, die national und kantonal geschützte Lebensräume wie beispielsweise Moorlandschaften, Auengebiete, Flachmoore, Hochmoore und Trockenwiesen enthalten. Die Naturlandschaften bezeichnen auch die Gewässer von regionaler Bedeutung wie beispielsweise die Urtene, Gürbe oder Chise. Ziel ist der Erhalt der hohen Landschaftsqualität, der Vielfalt von Flora und Fauna sowie die ökologische Aufwertung und Vernetzung (Priorität Biodiversitäts- und Artenschutz). Für Naherholung und Ökologie besonders wertvoll sind die Uferbereiche an Seen und Flüssen. Hervorzuheben ist die mehrfach geschützte Flusslandschaft der Aare zwischen Thun und Bern mit ihren gewässerbegleiteten Ufergehölzen, Auen- und Bruchwäldern. Die Naturlandschaften werden teilweise land- und forstwirtschaftlich genutzt und gepflegt, dienen als ökologische Vernetzungsachsen und werden für die extensive Naherholung und das Naturerlebnis zugänglich gehalten. Gezielte Koordination und Lenkung der Erholungssuchenden stellen den Schutz der Lebensräume sicher.

Freizeit- und Naherholungsgebiet

Die Freizeit- und Naherholungsgebiete bezeichnen grössere Zielorte von regionaler Bedeutung (Wohlensee, Gurten, Aareraum, Wälder, Naturpark Gantrisch) für verschiedene Freizeit- und Erholungsaktivitäten in der Region. Der Übergangsbereich am Siedlungsrand und das Grüne Band bieten ein breites Angebot von solchen Räumen an. Die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Freizeit- und Naherholungsgebiete sind mittels direkter und attraktiver Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr (touristisches Angebot), zu Fuss und mit dem Velo sichergestellt und bei Bedarf in Abstimmung mit dem Schutz der sensiblen Lebensräume koordiniert.

4.4.3 Teilbereich Verkehr und Mobilität

Übergeordnete Ziele der Mobilitätspolitik

Die Region Bern-Mittelland orientiert sich in ihrer Mobilitätspolitik an der im Juni 2022 durch den Regierungsrat verabschiedeten «Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022» und der folgenden darin enthaltenen Vision: *«Alle Gemeinden sind gut und direkt erreichbar. Ein leistungsfähiges, sicheres und finanzierbares Gesamtverkehrssystem trägt zur gesellschaftlichen Entfaltung und wirtschaftlichen Entwicklung bei. Die digitale Vernetzung, der kombinierte Gebrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel und das vermehrte Teilen von Fahrzeugen erhöhen die Effizienz des Verkehrssystems. Im Jahr 2050 ist der Verkehr klimaneutral, verursacht möglichst geringe Luft-, Lärm- und Lichtbelastungen, führt zu möglichst geringen Beeinträchtigungen der Biodiversität und beansprucht möglichst wenig Boden.»*

Auch die breit abgestützte, 2019 unter Beteiligung einer Vielzahl von Akteurinnen und Akteuren erarbeitete Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 verfolgt diesen Grundgedanken, indem sie eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität für alle postuliert. Ziel ist es, dass Bevölkerung und Wirtschaft im gesamten Raum Bern-Mittelland langfristig über eine gute Erreichbarkeit verfügen. Hierzu soll ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereitgestellt werden, das hinsichtlich Auslastung, Kosten und Ressourcenverbrauch (Energie, Land) wirtschaftlich und nachhaltig ist. Die digitale Vernetzung und der Ausbau von ÖV-Drehscheiben zu Verkehrsdrehscheiben soll den Gebrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel und das Teilen von Fahrzeugen vereinfachen und so bestmögliche Mobilitätsoptionen bieten.

Die obige Vision wird in Übereinstimmung mit den Mobilitätsstrategien von Bund und Kanton in einem nach den drei Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt gegliederten Zielsystem konkretisiert.

Die folgende Abbildung fasst die Oberziele der Mobilitätspolitik für die Region Bern-Mittelland zusammen:

Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt
Attraktiv ▪ Mit leistungsfähigem und qualitativ hochstehendem Mobilitätsangebot die Bedürfnisse von Bevölkerung und Unternehmen abdecken ▪ Infrastrukturen, Verkehrsmittel und Mobilitätsketten physisch und digital vernetzen ▪ Daten von Anbietern und Nutzenden digital vernetzen und zur Verkehrsoptimierung nutzen	**Erreichbar** ▪ Für alle Bevölkerungsgruppen und alle Teilräume eine gute Erreichbarkeit sicherstellen ▪ Flexible und kombinierbare Nutzung der Verkehrsmittel fördern ▪ Möglichkeiten geteilter und gemeinsamer Nutzung von Fahrzeugen erhöhen	**Belastungsarm** ▪ Durch die Mobilität verursachte Belastungen für Bevölkerung und Umwelt minimieren ▪ Flächensparendes Verkehrssystem insbesondere durch Abstimmung von Siedlung und Verkehr sicherstellen ▪ Eine lokal und regional gut durchmischte Siedlungsstruktur anstreben
Wirtschaftlich ▪ Mit auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene verfügbaren Mitteln grösstmögliche Wirkung erzielen ▪ Auslastungs- und Besetzungsgrade der Fahrzeuge auf Strasse und Schiene erhöhen	**Sicher und komfortabel** ▪ Unfallrisiken im Verkehr minimieren ▪ Für mobilitätseingeschränkte Personen einen möglichst hindernisfreien Zugang zur Mobilität sicherstellen ▪ Einfach zugängliche, zuverlässige und komfortable Mobilitätsangebote schaffen	**Energieeffizient** ▪ Die Energieeffizienz der Mobilität verbessern ▪ Den Einsatz nicht-erneuerbarer Energieträger für Mobilitätsbedürfnisse minimieren

Abb. 54 Oberziele der Mobilitätspolitik der Region Bern-Mittelland (Quelle: Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040, Kap. 5.1).

Aus Sicht der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit gilt es, attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen, die sich durch Leistungsfähigkeit und eine hohe Qualität auszeichnen und so die Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Bevölkerung erfüllen. Für Effizienzsteigerungen und Optimierungen des Verkehrssystems sollen Infrastrukturen, Verkehrsmittel und Mobilitätsketten digital und physisch vernetzt werden. Daten von Anbietern und Anwenderinnen und Anwendern sind zu vernetzen und zur Verbesserung des Mobilitätsangebots zu nutzen. Das Verkehrssystem soll auch in dem Sinne wirtschaftlich sein, dass Investitionen in Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote gezielt dort erfolgen, wo sie die grösstmögliche Wirkung erzielen. Infrastrukturen sollen möglichst optimal ausgelastet sein. Dazu sind die Auslastungs- und Besetzungsgrade der Fahrzeuge auf der Strasse und der Schiene zu erhöhen.

Das zentrale Ziel aus Sicht der gesellschaftlichen Nachhaltigkeit ist es, für alle Teilräume der Region Bern-Mittelland und alle Bevölkerungsgruppen eine gute Erreichbarkeit sicherzustellen. Dies gilt auch für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder sowie ältere Personen. Die Erreichbarkeit soll durch flexiblere Nutzungsmöglichkeiten und eine bessere Kombinierbarkeit von Verkehrsmitteln erhöht werden. Dazu sind auch die Möglichkeiten zur geteilten und gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen zu erweitern. Die Mobilitätsangebote sollen sicher und komfortabel sein. Das Unfallrisiko im Verkehr ist auf ein Minimum zu reduzieren. Eine möglichst hindernisfreie Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen für mobilitätseingeschränkte Personen ist zu gewährleisten. Die Mobilitätsangebote sollen zuverlässig und komfortabel, ihre Benutzung einfach sein.

Ein aus Sicht der Umwelt nachhaltiges Verkehrssystem minimiert die mobilitätsbedingten Belastungen von Mensch und Natur wie beispielsweise Lärm- und Schadstoffimmissionen und weist einen geringen Flächenverbrauch auf. Eine Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsplanung sowie gut durchmischte Siedlungsstrukturen ermöglichen kurze Wege und flächensparende Mobilitätslösungen. Die Energieeffizienz in der Mobilität ist zu verbessern. Antriebstechnologien basierend auf erneuerbaren Energieträgern sollen Antriebe mit fossilen Treibstoffen möglichst vollständig ersetzen.

Abstimmung mit Siedlungsentwicklung

Siedlungsentwicklung und Entwicklung des Mobilitätsangebots sind bestmöglich und frühzeitig aufeinander abzustimmen. Die Prognosen zeigen, dass das Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum räumlich nicht gleichmässig erfolgen wird. Es wird sich vielmehr vermehrt auf einzelne Schwerpunkte konzentrieren. In erster Priorität wird die Entwicklung dort gefördert, wo bereits eine gute Erschliessung (v.a. mit dem öffentlichen Verkehr) gewährleistet ist, sodass das Siedlungswachstum auf das bestehende Mobilitätsangebot ausgerichtet werden kann. Bei Siedlungsentwicklungen, welche gesamtregional zentral liegen oder von regionaler Bedeutung sind (z. B. Bern Viererfeld, div. ESP), darf sich die Angebotsentwicklung jedoch an der entsprechenden zukünftigen Nachfrage orientieren. Bezogen auf das ÖV-Angebot kann dies beispielsweise bedeuten, dass mit dessen Ausbau die Bereitschaft zu einem erwünschten, lokal grösseren Siedlungswachstum gezielt unterstützt werden kann.

Ziele für die einzelnen Elemente des Gesamtverkehrssystems

Das Zukunftsbild zeigt, wie die Region Bern-Mittelland in ein Netz übergeordneter Entwicklungsachsen eingebunden ist. Bern bildet mit der Innenstadt, seinen Stadtteilzentren und den benachbarten Ortskernen das übergeordnet wahrnehmbare Hauptzentrum der Agglomeration. Neben dem radial ausgerichteten System des strassen- und schienengebundenen Verkehrs gewinnen ergänzende, tangentiale Verbindungen sowohl für den ÖV (Einführung von tangentialen Buslinien, neue Knoten) wie auch für den Veloverkehr zunehmend an Bedeutung. Die regionalen Zentren ausserhalb der Kernagglomeration sind durch direkte radiale Achsen mit dem Zentrum verknüpft. Damit diese regionalen Zentren ihre überkommunalen Funktionen erfüllen können (z. B. als Arbeitsplatzstandorte, als Versorgungsorte des ländlichen Raums), sind sie mit dem MIV, dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossen. Das Prinzip der kurzen Wege ist inner- wie ausserhalb der Kernagglomeration umgesetzt worden.

Velohauptroute

Der Veloverkehr hat einen hohen Anteil am Modal Split. Das betrifft insbesondere den Pendlerverkehr in den radialen Zugangskorridoren zur Kernagglomeration und der Stadt Bern. Auf diesen radialen Zugangsachsen zum Zentrum werden schnelle und direkte Velohauptrouten flächendeckend angeboten. Bestehende Netzlücken sind prioritär behoben. Alle Velohauptrouten erfüllen hohe Qualitätsstandards (Breite, Asphalt, Direktheit, zugelassen für E-Bikes). Insgesamt wird damit eine deutliche Zunahme der Nutzung des Velos als flexibles und flächeneffizientes (und mit E-Bikes schnelles) Verkehrsmittel angestrebt.

Bahnlinien

Das erwartete Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen wird zu einem weiteren Mobilitätswachstum führen. Damit dieses nicht zu einer Überlastung des Verkehrssystems führt, wird die Mobilität in der Stadt und in der Agglomeration möglichst flächensparend abgewickelt. Neben dem Fuss- und Veloverkehr ist es der ÖV, der die geforderte Flächeneffizienz erfüllt. Der ÖV spielt deshalb für die Umsetzung der Ziele der Mobilitätspolitik der Region Bern-Mittelland eine zentrale Rolle. Die S-Bahn ist dabei das Rückgrat des ÖV-Systems. In der Kernagglomeration weist das S-Bahn-Angebot mindestens einen 15’-Takt, in der Region einen 30’-Takt auf.

City-Schiene Plus

Ein zentrales Element ist die City-Schiene, auf welcher aufgrund der Überlagerung der einzelnen S-Bahn-Linien ein urbaner und dichter S-Bahn-Takt (< 15') zwischen den einzelnen Bahnhöfen besteht. Kern der City-Schiene bildet der Abschnitt Europaplatz–Bern Bahnhof–Bern Wankdorf. Im Zuge einer Weiterentwicklung (Plus), werden auch weitere Bahnabschnitte gegen Norden, Süden und Osten in der Kernagglomeration an das City-Schiene-Konzept angebunden, sodass ein dichter Takt und Umsteigebeziehungen eine flexible Mobilität ermöglichen.

Urbane und ländliche ÖV-Linien

In der Kernagglomeration und im Agglomerationsgürtel besteht ein dichtes, nachfragegerechtes Netz von Bus- und Tramlinien. Im ländlichen Raum wird das S-Bahn-Netz durch ein attraktives Busliniennetz ergänzt.

Autobahn

Das Hochleistungsstrassennetz ist leistungsfähig und sicher, und der Verkehr wird im Übergang zum untergeordneten Basisnetz koordiniert. Die Kapazitäten der Nationalstrassen genügen den Anforderungen für die konzentrierte Siedlungsentwicklung, und durch einen flüssigen Verkehrsfluss wird der Verkehr so lange wie möglich auf dem übergeordneten Strassennetz gehalten, um Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Netz zu vermeiden. Es wird geprüft, wo Autobahnabschnitte in der Nähe des Siedlungsgebiets überdeckt werden können, um Lärm- und Schadstoffbelastung in bewohntem Gebiet zu reduzieren und die Siedlungsentwicklung nach innen weiter zu fördern.

Basisstrassennetz

Das funktional zusammengesetzte regionale Basisstrassennetz als Richtplan gewährleistet eine hohe Erreichbarkeit zwischen den Gemeinden. Im Strassenraum sind die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander abgestimmt. Auf dem Basisnetz wird der MIV kanalisiert und siedlungsverträglich gestaltet. Durch den Wechsel zur E-Mobilität ist der MIV im Jahr 2040 umweltfreundlicher und leiser. Die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur wird unter Einbezug von Veloverkehr und strassengebundenem ÖV optimiert. Verkehrsmanagement hat Vorrang vor einem weiteren Ausbau.

Verkehrsdrehscheiben

Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel wird weiterentwickelt. Durch eine regional abgestimmte Systematik und den gezielten Ausbau von multimodalen Drehscheiben wird die kombinierte Mobilität verbessert. Hierzu werden u. a. Verkehrsdrehscheiben ausgebildet, welche optimale Umsteigelösungen schaffen. Auch neue Mobilitätsoptionen wie der öffentliche Individualverkehr (ÖIV), «personal mobility devices» (PMD) und Sharing-Lösungen sind einzubinden und tragen zu mehr Flächeneffizienz bei. Mit der «Studie Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland» vom September 2023 hat sich die Region Bern-Mittelland ein Zielbild zu den wichtigsten Standorten von Verkehrsdrehscheiben in der Region gegeben. Insgesamt sind darin 23 Verkehrsdrehscheiben enthalten, die sich auf die einzelnen Korridore verteilen. Diese werden durch neun Alternativstandorte ergänzt, die entweder als Rückfallebene (wenn sich andere Standorte als ungeeignet erweisen sollten) oder unter Einbezug von überregionalen Verkehrsströmen ins Zielbild aufgenommen werden können. In einem nächsten Schritt wird es nun darum gehen, den als prioritär identifizierten Handlungsbedarf mit konkreten Massnahmen anzugehen und so die Drehscheibenfunktion einzelner Standorte gezielt zu stärken.

5. Handlungsbedarf

Mit dem RGSK 2021 Bern-Mittelland wurden 16 Fokusräume eingeführt. Mit der Integration der vier freiburgischen Gemeinden wird auch ein zusätzlicher Fokusraum Flamatt/Neuenegg grenzüberschreitend Freiburg/Bern bestimmt. In diesen Räumen erfolgt bereits eine umfassende, integrierte Entwicklung oder es soll in den nächsten Jahren und Jahrzehnten eine Entwicklung angestossen werden. Die Fokusräume übernehmen eine wichtige Funktion in der Abstimmung von Siedlung/Klima und Verkehr. Dort werden die grösseren Entwicklungen bei der Bevölkerung und bei den Beschäftigten erwartet. Deshalb sind die Entwicklungsträger gefordert, in den Räumen die entsprechende Infrastruktur beim Verkehr vorzusehen. Die übergeordneten Infrastrukturmassnahmen von Bund und Kanton sowie wichtige Verkehrsdrehscheiben liegen ebenfalls in den Fokusräumen. Dies gilt es abgestimmt auf den weiteren Handlungsbedarf in der Agglomeration in Wert zusetzen, um eine nachhaltige Raumentwicklung der Region Bern zu erreichen.

5.1 Koordinativer Handlungsbedarf in den Fokusräumen

Die Fokusräume sind als räumliche Handlungsfelder mit einem erhöhten Koordinationsbedarf zu verstehen. Dies ergibt sich aus der Herausforderung bzgl. Umstrukturierung und Nutzungsverdichtung von mehrheitlich grösseren Arealen mit den nationalen und kantonalen Verkehrsmassnahmen, die im Vordergrund stehen. Deshalb gibt es heute bereits in mehreren Fokusräumen etablierte koordinierende Projektorganisationen, welche sich entweder unter der Leitung des Kantons oder der Standortgemeinden (z. B. bei kant. ESP-Standorten) dieser anspruchsvollen Abstimmungstätigkeiten mit allen Beteiligten annehmen. Nicht bei jedem Standort handelt es sich um einen kantonalen ESP, viel mehr gibt es dazu ergänzende Räume, wo die Regionalkonferenz Bern-Mitteilland die Gemeinden in der Koordination unterstützen kann.

Um den Handlungsbedarf in Bezug auf den Entwicklungsdruck sowie -fortschritt der jeweiligen Fokusräume zeitlich besser einordnen zu können, wurden die Fokusräume in vier Kategorien unterteilt. Dies sind:

Nahezu abgeschlossene Entwicklung
Alle relevanten Entwicklungsschritte sind als Ausführungsprojekte erarbeitet und werden zeitnah (voraussichtlich bis 2027) abgeschlossen oder sind bereits abgeschlossen. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist in vorherigen Planungen und Konzepten (vorgängige RGSK oder Agglomerationsprogramme) erfolgt. Die Einführung einer themenübergreifenden und räumlich koordinierenden Projektorganisation ist an diesen Standorten nicht mehr notwendig, da bereits vorhanden oder kein akuter Koordinationsbedarf besteht. Dies trifft auf die folgenden drei Räume zu:

- Bern Bahnhof
- Bern Insel
- Köniz Zentrum Liebefeld

Kurz- bis mittelfristige Entwicklung

Die relevanten Entwicklungsschritte stehen kurz vor der Realisierung oder es wurden konkrete Planungen erarbeitet, welche nun umgesetzt werden sollen. Wo die Abstimmung von Siedlung und Verkehr noch nicht erfolgt ist, besteht ein unmittelbarer grosser Handlungsbedarf. Eine koordinierende Projektorganisation ist an diesen Standorten vorhanden. Dies betrifft die folgenden Räume:

- Bern Ausserholligen
- Bern/Köniz Morillon
- Ostermundigen
- Bern Wankdorf
- Köniz Niederwangen

Mittel- bis langfristige Entwicklung

Die konkreten Entwicklungsschritte im Fokusraum sind bekannt und die notwendigen Planungsschritte wurden initiiert (Weiterentwicklung von Konzepten, Projektierung, überarbeiten der Nutzungsplanung). Der Handlungsbedarf zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist mittelfristig vorhanden. Eine koordinierende Projektorganisation ist an diesen Standorten bereits vorhanden oder die Einrichtung einer solchen müsste geprüft werden. Dies betrifft die folgenden Räume

- Konolfingen
- Bern Längasse-Neufeld
- Worblental
- Köniz Wabern/Kehrsatz
- Münsingen
- Flamatt/Neuenegg

Langfristige Entwicklung

Die Entwicklungsschritte sind auf strategischer Ebene bekannt, die Planungsabsichten der Planungsträgerinnen sind weniger konkret oder es handelt sich zurzeit um strategische Optionen der Weiterentwicklung in der Agglomeration Bern. Vorausschauend ist rechtzeitig eine koordinierende Projektorganisation an diesen Standorten vorzusehen, was im Raum Bern Ost/Muri unter der Führung des Kantons Bern bereits erfolgt ist. Die Umsetzung der Entwicklungsschritte kann erst langfristig erwartet werden.

- Zollikofen/Moosseedorf/Schönbühl
- Bern Ost/Muri
- Bern, Brünnen

Der Handlungsbedarf im RGSK 2025 betrifft insbesondere die elf Fokusräume mit kurz- bis mittelfristigem Handlungsbedarf sowie die Räume mit mittel- bis langfristigem Handlungsbedarf im Vordergrund.

5.2 Thematischer Handlungsbedarf in den Fokusräumen

Übergeordnet zu den einzelnen Fokusräumen lässt sich feststellen, dass einerseits das angestrebte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum zu einem sehr hohen Prozentsatz in den Fokusräumen erreicht werden kann. Andererseits sind in den Fokusräumen eine Vielzahl von Verkehrsmassnahmen mit hohem Reifegrad vorhanden, die umgesetzt werden sollen. In den Fokusräumen mit kurz- bis mittelfristigem bzw. mittel- bis langfristigem Handlungsbedarf bestehen hohe Potenziale bei der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung im Sinne, dass die Siedlungsmassnahmen aus den früheren RGSK/AP bereits umgesetzt sind oder unmittelbar vor der Umsetzung stehen. Um die Siedlungsentwicklung in den Fokusräumen bewältigen zu können, sollten in erster Linie die bereits bestehenden Verkehrsmassnahmen zeitnah realisiert werden. Dies gilt insbesondere für Massnahmen im A-Horizont des RGSK 2025/AP5.

5.2.1 Fokusräume mit kurz- bis mittelfristigem Handlungsbedarf

Bern Ausserholligen

Räumliche Analyse

Der Raum Ausserholligen bildet gemäss Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bern das westliche Pendant zum Raum Wankdorf. Der Raum ist bereits heute einer der wichtigsten kantonalen ESP. Seine Entwicklung ist jedoch – im Vergleich etwa zum Standort Wankdorf – noch nicht so weit fortgeschritten. Mit dem Entscheid, die Berner Fachhochschule (BFH) im Gebiet Weyermannshaus Ost als Campus zu konzentrieren, soll die gesamträumliche Weiterentwicklung vorangetrieben werden. Mit den realisierten Projekten im Weyermannshaus Ost und am Europaplatz sind bereits heute Teile des ESP umgesetzt. Die Planungen im Areal Weyermannshaus West sind abgeschlossen und die etappierte Realisierung steht bevor.

Das Weyermannshaus mit seinen grosszügigen Sportanlagen (Bad, Eislauf) ist neben dem nahe gelegenen Bremgartenwald ein wichtiger Erholungsraum für das Quartier und ein wichtiger klimatischer Ergänzungsraum für die westlichen Stadtquartiere. Im Weiteren grenzt der Raum im Norden und Süden direkt an Wald an. Die Wälder sind geschätzte, nahe gelegene Erholungs- und stadtklimatische Ausgleichsräume.

Die Infrastruktur der Autobahn A12 sowie die Bahntrassen nach Westen durchschneiden den Raum, woraus sich besondere Herausforderungen bei der Verbindung der Teilräume Weyermannshaus West, Ost und Ausserholligen ergeben. Im Raum Ausserholligen befinden sich heute die beiden S-Bahn-Stationen am Europaplatz sowie die S-Bahn-Station Stöckacker. Letztere soll zum künftigen Standort der Berner Fachhochschule (BFH) in Weyermannshaus Ost verlegt werden und heisst künftig Europaplatz Nord. Zusammen mit den nahen Haltestellen der Tram- und diversen Buslinien bilden die S-Bahn-Stationen eine sekundäre Verkehrsdrehscheibe. Zudem erschliesst das Tram Bern West vom Europaplatz aus den westlichen Stadtteil VI und die östlich gelegenen Quartiere Holligen und

Mattenhof/Brunnmatt. Der nördliche Teil des Fokusraumes wird heute von mehreren Buslinien ausreichend erschlossen.
Es ist davon auszugehen, dass sich der Raum Ausserholligen mit der Eröffnung des BFH-Campus 2026 zum zweiten Subzentrum auf der Entwicklungsachse Ost–West der Stadt entwickeln wird.

Handlungsbedarf
Das erwartete Wachstum in Bern Ausserholligen beträgt im A-Horizont (bis 2032) gestützt auf die Siedlungsentwicklung rund 4'000 Einwohner/innen, wobei heute bereits Wohnraum für rund 1'000 Einwohner/innen im Bau bzw. realisiert ist. Zudem sollten bis 2032 rund 1'200 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Die Eröffnung des BFH-Campus mit 7'000 Studierenden und Mitarbeitenden ist für 2026 vorgesehen.

Die Innentwicklung und Umstrukturierung dieses ehemaligen von Industrie und Gewerbe geprägten Raumes erfordert den zeitgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Vieles ist bereits mit der sekundären Verkehrsdrehscheibe umgesetzt. Handlungsbedarf besteht in der Vollendung dieser mit der Verlegung der S-Bahn-Station Stöckacker nach Europaplatz Nord. Dazu muss auch die Trassenverfügbarkeit mit einem Entflechtungsbauwerk in Holligen verbessert werden. Die beiden Teile Ausserholligen und Weyermannshaus sind heute noch nicht optimal für den Fuss- und Veloverkehr miteinander verbunden, damit die Verkehrsdrehscheibe ihre Funktion für den ganzen Raum richtig entfalten kann.

Grosse Teile der Siedlung sind heute stark bis sehr stark hitzebelastet, der Grund dafür liegt im sehr hohen Versiegelungsgrad. Nebenflächen im Siedlungsraum und Strassenräume sollen deshalb durchgrünt, beschattet und mit Schwammelementen versehen werden. Die Zwischenräume bei grösseren Überbauungen sind verstärkt zu begrünen, zu entsiegeln und mit grosskronigen Bäumen zu versehen. Bestehende Grünflächen und Wasserelemente müssen weitmöglichst erhalten werden.

Die Aktivitäten- und Handlungsfelderdichte in Zusammenhang mit bevorstehenden Umstrukturierungsvorhaben und Infrastrukturausbauten erfordern ein hohes Mass an Koordination zwischen der Stadt Bern und der weiteren Behörden auf Bundes- und Kantonsebene. Eine entsprechende Projektorganisation ist insbesondere für den Perimeter des ESP Ausserholligen vorhanden.

Bern/Köniz Morillon

Räumliche Analyse

Der Raum Weissenstein-Morillon-Wabern verläuft genau an der Grenze zwischen Bern und Köniz und erstreckt sich vom S-Bahnhof Weissenbühl entlang der Seftigenstrasse bis zur Haltestelle Gurtenbahn des Trams Nr. 9 bzw. S-Bahnhaltestelle Wabern. Die Gemeindegrenze ist räumlich nicht spürbar, wodurch der Raum als zusammenhängender Siedlungsraum gelesen und genutzt wird. Die bebauten Bereiche innerhalb des Fokusraums weisen bereits eine hohe bauliche Dichte auf. Der Raum hat noch grössere bereits eingezonte Areale mit einem hohen Entwicklungs- bzw. Innenentwicklungspotenzial (Morillonmatte, Wabern Station).

Die zentrale Erschliessungsachse für alle Verkehrsträger bildet die Seftigenstrasse (Tramachse, Kantonstrasse mit Sanierungsbedarf). Die beiden S-Bahn-Stationen Bern Weissenbühl und Köniz Wabern liegen am westlichen bzw. östlichen Ende des Fokusraumes. Die Erschliessungsqualität des gesamten Raumes mit öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, Tram und Buslinien) ist sehr gut. Die Zentralität des Gebiets wird heute nicht überall quantitativ und qualitativ ausgeschöpft.

Die Nähe zum Erholungsgebiet Gurten und zum Aareraum mit der Sportanlage Schönau machen das Gebiet Morillon zu einem sehr attraktiven Wohnquartier.

Handlungsbedarf

Das Gebiet um den Bahnhof Weissenbühl wird mittel- bis langfristig überbaut bzw. umstrukturiert. Hier wird eine bauliche Verdichtung, inkl. Steigerung der Raumnutzerdichten, stattfinden. Die noch unbebaute Morillonmatte selbst ist momentan in weiten Teilen vom Strassenraum abgekoppelt, da das Tram zwischen dem Abschnitt Monbijoustrasse und Sandrainstrasse auf einem Eigentrassee fährt. Eine Integration von Strassenraum in den Siedlungsraum wäre wichtig (verkehrsverträgliche Ausgestaltung der Haupterschliessungsachse). Diese Korridoroptimierung ist zugleich die Vorarbeit für das nationale Projekt BLS-Haltestelle Kleinwabern und der damit verbunden Tramverlängerung nach Kleinwabern.

Mit der etappierten Überbauung der Morillonmatte sowie der Innenentwicklung am S-Bahnhof Wabern wird langfristig eine Bevölkerungszunahme von rund 2'000 Personen und 200 zusätzlichen Arbeitsplätzen bis 2032 erwartet.

Der Fokusraum profitiert klimatisch von grosszügigen Grünräumen (Morillongut) und inneren Landschaften (Gurten, Aareraum), trotzdem sind einige stark hitzebelastete Gebiete vorhanden. Die grosszügigen Grünräume sind zu erhalten und deren Nutzbarkeit für Naherholung zu verbessern, zum Beispiel indem die Gestaltung mit zusätzlichen Bäumen klimaökologisch optimiert wird. Der Park, der an das Gebiet Morillonmatte angrenzt, ist heute für die Öffentlichkeit nicht nutzbar. Er weist jedoch ein grosses Potenzial als klimatischer Ausgleichsraum auf und soll zukünftig für die

Anwohnerinnen und Anwohnern als zusätzlicher siedlungsinterner Grünraum für die Erholung zur Verfügung stehen.

Die beiden Gemeinden Köniz und Bern gemeinsam mit der RKBM treiben die Entwicklung des Gebiets Morillon derzeit stark voran, die Aufwertung und Sanierung der Seftigenstrasse (MIV.Auf-7) ist im Gang. Die RKBM hat hier eine vorausschauende koordinierende Rolle übernommen, um den Prozess voranzubringen und die erforderliche gemeindeübergreifende Koordination zu gewährleisten. Die Ergebnisse des Koordinationsprojekts «Fokusraum Bern Köniz Morillon, Abstimmung Siedlung Verkehr Landschaft und Umwelt» werden nun in den Planungsinstrumente der beteiligten Planungsstufen Gemeinden, Region und Kanton weiterverarbeitet.

Ostermundigen

Räumliche Analyse

Der Raum rund um den Bahnhof Ostermundigen hat das Potenzial zu einem ergänzenden Subzentrum, ähnlich wie Bümpliz im Westen, Köniz/Liebefeld im Süden und Zollikofen im Norden. Mit dem Tram Ostermundigen als Ersatz für die Buslinie Nr. 10 wird eine Entwicklung initiiert, welche das heutige Erscheinungsbild des Zentrums von Ostermundigen nachhaltig verändern wird. Die Gemeinde hat im Rahmen der Ortsplanungsrevision mit dem Zukunftsbild «O'mundo» ihr grosses ortsbauliches Potenzial aufgezeigt.

Ostermundigen liegt im unmittelbaren Einflussbereich der verschiedenen Infrastrukturausbauten im Raum Wankdorf im Westen sowie der langfristigen Entwicklungen in Zusammenhang mit dem Bypass Ost. Insbesondere der Verkehrsknoten Wankdorf ist für die Erreichbarkeit des aufstrebenden Zentrums von Ostermundigen (Umstrukturierungsgebiet Bahnhof) wichtig. Die Entwicklung des Bahnhofs Ostermundigen zur urbanen Verkehrsdrehscheibe S-Bahn Bern) mit Umsteigemöglichkeit auf die Buslinie Nr. 10 bzw. auf das Tram Ostermundigen steigert die Attraktivität der umliegenden Umstrukturierungsgebiete und kann den Raum Wankdorf entlasten.

Handlungsbedarf

Verschiedene Entwicklungsräume und Innenentwicklungsstandorte in Ostermundigen liegen entlang der Bernstrasse sowie im Raum Mösli. Aufgrund der bisher eher zurückhaltenden ortsbaulichen Weiterentwicklung des im Kernraum der Agglomeration gelegenen Orts besteht mittel- bis langfristig ein hohes Entwicklungspotenzial. Bis 2032 soll Wohnraum für ca. 800 Einwohner und Einwohnerinnen geschaffen werden. Zudem wird ein gegenüber dem Einwohnerwachstum deutlich grösseres Wachstum bei den Arbeitsplätzen erwartet, welches bis zu 2'000 Beschäftigten betragen kann.

Die Verkehrsdrehscheibenfunktion des ÖV-Knotens Ostermundigen soll mit hoher Priorität weiter ausgebaut werden. Dabei ist das Vorgehen mit der erwarteten Siedlungsentwicklung und weiteren Verkehrsmassnahmen im Fokusraum Bern Wankdorf abzustimmen. Mit der Gleisentflechtung im

Raum Wankdorf Süd–Ostermundigen kann eine Angebotsverdichtung erreicht werden, wodurch der Ansatz der City-Schiene nach Osten verlängert werden soll. Herausfordernd wird die Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs Ostermundigen sein und eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen im Sinne der kurzen Wege. Die Erreichbarkeit und Attraktivität des Bahnhofs respektive des Siedlungsgebiets Ostermundigen soll erhöht werden.

Der kompakte Siedlungskörper von Ostermundigen weist nur vereinzelt grössere Grünräume auf und ist deshalb flächendeckend ausserordentlich stark hitzebelastet. Der bereits heute stark frequentierte Erholungswald am Ostermundigenberg und die bestehenden Grünräume innerhalb der Siedlung sind als wertvolle klimatische Ausgleichsräume für Erholungssuchende und für die Kaltluftentstehung zu sichern. Eine Reduktion des Versiegelungsgrades in Wohnquartieren und Gewerbegebieten ist voranzutreiben. Dafür sollen die Strassenräumen vermehrt durchgrünt (wie ansatzweise entlang der Bernstrasse bereits vorhanden), Schwammstadtelemente umgesetzt sowie die Zwischenräume in Mehrfamilienhausüberbauungen klimaökologisch aufgewertet werden.

Um die zukünftig anstehenden Herausforderungen koordiniert und abgestimmt mit den Nachbarräumen und den Bundesmassnahmen angehen zu können, ist ein entsprechendes Koordinationsgefäss sinnvoll, zum Beispiel im Rahmen des bestehenden ESP-Programms des Kantons.

Bern Wankdorf

Räumliche Analyse

Der Fokusraum Wankdorf umfasst den wichtigsten kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) sowie die für die Erschliessung der Stadt Bern und die umliegenden Gemeinden bedeutenden Verkehrsinfrastrukturen Autobahnanschluss Wankdorf und S-Bahn-Station Wankdorf. Die S-Bahn-Station Wankdorf übernimmt die Funktion einer sekundären Verkehrsdrehscheibe. Von dort weg verbinden diverse Buslinien den Fokusraum mit den Gemeinden des Agglomerationsgürtels.

Die verkehrliche Situation ist von mehreren grösseren Umstrukturierungsgebieten (Wankdorf City III, Wankdorffeldstrasse, WIFAG-Areal und Kasernenareal/Papiermühlestrasse) geprägt, die auch vom Ausbau der nationalen Verkehrsinfrastrukturen profitieren. Mit der Realisierung der ersten beiden Bauetappen Wankdorf City I (2015/16) und II (2019/20) sind in den letzten Jahren zahlreiche Arbeitsplätze im Wankdorf entstanden. Mit Wankdorf City III sowie anderen Umstrukturierungs- und Verdichtungsprojekten innerhalb des ESP Wankdorf ist ein weiterer Anstieg bei der Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung zu erwarten. Der Raum soll zum dichten urbanen Subzentrum der Kernstadt werden. Die Weiterentwicklung des Arbeitsplatzstandorts ist mit einer Durchmischungsstrategie zu ergänzen, damit belebte Quartiere auch rund um die S-Bahn-Station entstehen. Ausgleich finden Bewohner/innen und Arbeitnehmer/innen in den innerhalb des Quartiers oder angrenzend liegenden grünen Erholungsräumen.

Der bedeutendste Grünraum ist die Grosse Allmend, welche zu einem Stadtpark weiterentwickelt werden soll. Die Achse Rosengarten, Kasernenwiese, Springgarten, Allmenden, Schermenwald bildet eine grüne Achse durch das dicht bebaute Quartier und kann eine klimaausgleichende Funktion in diesem hitzebelasteten Quartier übernehmen.

Handlungsbedarf

Die Innenentwicklung im Raum Wankdorf erfolgt über zahlreiche (16), teils bereits realisierte Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, welche optimal zur Verkehrsdrehscheibe Wankdorf liegen. Damit einhergehend wird ein erwartetes Wachstum im A-Horizont (bis 2032) von 2'000 bis 2'500 Einwohnerinnen und Einwohnern erwartet. Das hohe Potenzial der Innenentwicklung setzt die geplanten, respektive bereits ausgeführten Infrastrukturmassnahmen aus den vorherigen AP noch besser in Wert. Aufgrund des prognostizierten Siedlungswachstums in der näheren Zukunft sowie im mittel- und langfristigen Zeithorizont ist die weitere Konkretisierung der Netzstrategie ÖV mit hoher Priorität weiter zu verfolgen. Die Herausforderungen im Verkehr betreffen insbesondere die Abstimmung mit den übergeordneten, nationalen Massnahmen auf dem Autobahnnetz im Einzugsgebiet des Knotens Wankdorf sowie die Weiterentwicklung der sekundären Verkehrsdrehscheibe Wankdorf als Entlastung der Hauptverkehrsdrehscheibe. Der Ausbau der Verkehrsdrehscheibe ist für die umliegenden Siedlungsentwicklungen zentral. Damit lassen sich auch die Engpässe bei der Schnittstelle vom nationalen Strassennetz auf das kantonale/kommunale Strassennetz reduzieren. Die Herausforderung besteht darin, die Verkehrsentwicklung auf die verschiedenen Verkehrsträger weiter zu verteilen und die Verkehrsabwicklung siedlungsverträglich auszugestalten.

Die Verbesserung der Veloerschliessung des Fokusraums Wankdorf aus den Richtungen West, Nord und Ost, insbesondere über die Velohauptrouten, ist mit hoher Priorität anzugehen, damit der angestrebte Modalsplit und die verträgliche Verkehrsabwicklung auf dem Strassennetz überhaupt erreicht werden können. Zu prüfen ist die weitere Verbesserung der Anbindung der sekundären Verkehrsdrehscheibe an das Fuss- und Velowegnetz sowie der Querungsmöglichkeiten bei der S-Bahn-Station zwischen dem Wankdorffeld und Wankdorf-City (Fuss- und Veloverkehrspassage, Anbindung Stadion / Event-Standorte). Damit die Velonutzung weiter zunimmt, sind die Angebote an Veloinfrastruktur auszubauen sowie die Feinerschliessung zu den Entwicklungsarealen bezüglich Direktheit und Sicherheit zu verbessern.

Eine starke Hitzebelastung tritt im Bereich der Autobahnanschlüsse im Norden des Fokusraums aber auch teilweise in den Wohngebieten des Nordquartiers auf, wo die Bebauung besonders dicht ist. Die Entsiegelung und Begrünung von Nebenflächen in der Nähe der Autobahn und in den angrenzenden Umstrukturierungsgebieten sind zu verstärken und Schwammstadtelemente umzusetzen. Die Begrünung der Quartierstrassen

ist voranzutreiben, gegebenenfalls im Zusammenhang mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Werkleitungsausbauten. Die grosse und kleine Allmend sind sehr wichtig für die Kühlung und müssen unbedingt in ihrer räumlichen Ausdehnung erhalten und für eine bessere Aufenthaltsqualität zusätzlich verschattet werden.

Die Aktivitäten- und Handlungsfelderdichte in Zusammenhang mit bevorstehenden Umstrukturierungsvorhaben und Infrastrukturausbauten erfordern ein hohes Mass an Koordination zwischen der Stadt Bern und den weiteren Behörden auf Bundes- und Kantonsebene. Eine entsprechende Projektorganisation ist insbesondere für den Perimeter des ESP Wankdorf vorhanden.

Köniz Niederwangen

Räumliche Analyse

Der Raum Köniz Niederwangen liegt auf der im Westen der Kernstadt gelegenen Entwicklungsachse mit dem ESP Juch-Hallmatt. Im Entwicklungsschwerpunkt wird das neue Polizeizentrum des Kantons Bern gebaut. Dies ergibt neue Impulse für das noch nicht umgesetzte Entwicklungspotenzial im Entwicklungsschwerpunkt. Die bestehende S-Bahn-Station Niederwangen kann ihr Potenzial noch nicht richtig entfalten, da die beiden S-Bahn-Linien zeitlich nicht so versetzt betrieben werden können, dass ein Viertelstunden-Takt in Richtung Kernstadt bis zur S-Bahnstation Wankdorf erreicht wird. Dafür ist ein Unterwerfungsbauwerk im Raum Muri-Gümligen notwendig. Die weiteren Siedlungsgebiete im Wangental sind durch die Verkehrsachsen der Autobahn A12 und der Bahnlinie Bern–Freiburg sowie deren Lärmemissionen stark belastet. Die Wohnstandorte im Wangental sind umgeben von Wäldern (Könizbergwald, Forst) und landwirtschaftlich genutzten Kulturlandschaften gut erreichbare Erholungsräume und klimatische Ausgleichsräume.

Um die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung noch besser aufeinander abzustimmen, hat die Gemeinde Köniz gemeinsam mit der RKBM und weiteren Partnern das Projekt Verkehrsentwicklung Wangental durchgeführt. Die Ergebnisse des Projekts sind mit dem AP abgestimmt.

Handlungsbedarf

Bis 2040 ist eine bedeutende Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung zu erwarten; dies insbesondere in Niederwangen mit der weiteren Bebauung des Wohnschwerpunkts Ried. Gesamthaft entsteht im Wangental bis 2032 neuer Wohnraum für zusätzliche 800 bis 900 Einwohnende und Raum für mehrere hundert Arbeitsplätze. Heute sind verschiedene Projekte im Bau oder seit dem AP4 realisiert worden, wo Raum für ca. 1'500 Einwohner und Einwohnerinnen sowie 2'400 Arbeitsplätze (z. B. Polizeizentrum Bern) geschaffen wurde bzw. wird.

Die Strassenverkehrsinfrastruktur – insbesondere rund um den Autobahnanschluss Niederwangen – stösst heute an ihre Leistungsgrenze. Auch das weiterführende Strassennetz Richtung Bern und Köniz ist von Situationen

mit Verkehrsüberlastung betroffen. Um den ESP mit den heute noch unbebauten Baubereichen optimal in Wert setzen zu können, besteht die Herausforderung, die Infrastruktur für MIV, Velo und zu Fuss gehende gezielt auszubauen. Der Modal Spilt soll zugunsten des ÖVs und Veloverkehrs gestützt auf Qualitätsverbesserungen bei der regionalen Verkehrsdrehscheibe, insbesondere das Schaffen von direkteren Wegbeziehungen von Arbeitsorten zur S-Bahnstation verbessert werden. Ein Verkehrsmanagement auf dem Hauptstrassennetz Richtung Kernstadt ist für eine verträgliche Verkehrsentwicklung notwendig.

Bei den Siedlungserweiterungen ist der Umgang mit den bestehenden Naturwerten des «Grünen Bands» zu beachten. Diese Werte sollen erhalten beziehungsweise gestärkt werden, damit sie ihren Betrag zu einem verträglichen Siedlungsklima und einer tragfähigen ökologischen Infrastruktur leisten können. Für die Naherholung sind die Zugänge aus den Wohngebieten zu den angrenzenden kühlenden Waldflächen sicherzustellen. Insbesondere das Gebiet Juch-Hallmatt ist stark bis extrem hitzebelastet aufgrund des hohen Versiegelungsgrads der Verkehrsinfrastruktur und Gewerbegebiete. Es besteht Handlungsbedarf hinsichtlich Entsiegelung, Durchgrünung von Strassenräumen und Ergänzung der Areale mit Schwammstadtelementen - gegebenenfalls kombiniert mit der Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen.

Um die zukünftig anstehenden Herausforderungen koordiniert und abgestimmt mit den Nachbarräumen angehen zu könne, wäre sofern noch nicht vorhanden ein entsprechendes Koordinationsgefäss unter Leitung der Gemeinde Köniz sinnvoll.

5.2.2 Fokusräume mit mittel- bis langfristigem Handlungsbedarf

Konolfingen

Räumliche Analyse

Konolfingen ist als regionales Zentrum mit guten Einkaufseinrichtungen ausgestattet. Für das Umland erfüllt die Gemeinde eine wichtige Funktion als Versorgungs- und Arbeitsstandort. Angrenzend an den Dorfkern liegt das grosse Arbeitsplatzgebiet der Nestlé AG. Das Schloss Hünigen ist ein bekannter Kultur- und Tagungsort von überregionaler Bedeutung.

Der Bahnhof Konolfingen ist eine regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration, an dem sich die Bahnlinien Bern–Langnau–Luzern und Thun–Hasle-Rüegsau/Burgdorf–Solothurn kreuzen. Auch besteht die Möglichkeit auf Buslinien umzusteigen. Der Knoten hat für die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete im Kiesental eine wichtige Bedeutung, da von dort die Agglomerationskerne von Bern, Burgdorf und Thun direkt mit dem ÖV erreicht werden können.

Die Nähe zum Landwirtschaftsland reduziert die Problematik der Hitzeinseln.

Handlungsbedarf

Das Regionalzentrum der 4. Stufe soll als Wohn- und Arbeitsplatzstandort weiterentwickelt werden. Dies erfolgt mit Verdichtungsgebieten Wohnen und Arbeiten und zwei den Siedlungsrand abschliessenden Schwerpunkten Wohnen. Damit wird bis 2032 (A-Horizont) ein Bevölkerungswachstum von rund 500 Personen erreicht. Das Potenzial Arbeiten von rund 300 Arbeitsplätzen befindet sich im Gebiet Tonisbach/Ursellen mit zwei Erweiterungsgebieten, welche den Siedlungsrand gegen Westen begrenzen.

Der Bahnhof Konolfingen entwickelt sich weiter als regionale Verkehrsdrehscheibe, deren Bedeutung durch sinnvolle Taktverdichtungen, kurze Umsteigezeiten in Richtung Bern, Luzern, Thun und Burgdorf/Solothurn gestärkt werden soll. Dazu soll der Bahnknoten räumlich als wichtiger ÖV-Umsteigepunkt mit kompetitivem ÖV-Angebot und als attraktiver P+R- und B+R-Standort optimiert werden.

Im Zentrum von Konolfingen besteht Handlungsbedarf bezüglich der Steigerung der Verkehrssicherheit. Dazu sollen der Kreuzplatz als innerörtlicher Verkehrsknoten siedlungsverträglicher ausgestaltet und das Velohauptroutennetz in Richtung Grosshöchstetten und Biglen verbessert werden.

Die stark versiegelten Gewerbegebiete weisen im Gegensatz zu den locker bebauten Wohngebieten eine hohe Wärmebelastung auf. Die Siedlungsränder sind durchlässig zu halten, um den Luftaustausch mit dem Umland nicht zu vermindern. Klimatisches Aufwertungspotenzial besteht bei den Grünflächen am Siedlungsrand, welche aufgrund mangelnder verschattender Vegetation eine tiefe Aufenthaltsqualität an heissen Tagen aufweisen. Eine Aufwertung mit zusätzlichen verschattenden Einzelbäumen, Baumgruppen und Feldhecken ist anzustreben, um gleichzeitig die Aufenthaltsqualität für Naherholungssuchende und die ökologische Vernetzung zu verbessern.

Um die zukünftig anstehenden Herausforderungen koordiniert und abgestimmt mit den Nachbarräumen angehen zu können, wäre ein entsprechendes Koordinationsgefäss unter Leitung der Gemeinde Konolfingen zu prüfen. Die RKBM könnte bei Bedarf und auf Wunsch der Gemeinde eine vorausschauende koordinierende Rolle übernehmen, um den Prozess voranzubringen und die erforderliche gemeindeübergreifende Koordination zu gewährleisten.

Bern
Längasse-Neufeld

Räumliche Analyse

Das Länggassquartier ist einer der wichtigen Bildungsstandorte der Kerngemeinde der Agglomeration Bern mit der Universität Bern, der Pädagogischen Hochschule Bern sowie dem Gymnasium Neufeld. Der Fokusraum ist heute ein dicht besiedeltes Stadtquartier. Die Nutzungsdurchmischung Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit und Einkauf trägt zum lebendigen und vielfältigen Charakter des Stadtteils bei. Im Norden befindet sich der Autobahnanschluss Bern Neufeld mit dem P+R Neufeld, das verknüpft ist mit der Endstation der Buslinie Nr. 11 und als zentrumsnahe MIV-Bündelungs-Verkehrsdrehscheibe fungiert. Der Neufeldtunnel sorgt für eine verkehrliche Entlastung des Quartiers.

Die Haupterschliessung mit dem ÖV bilden die beiden Trolleybuslinien Nr. 11 und 20, zudem werden das Lindenhofspital und die Bildungsstandorte von mehreren Postautolinien erschlossen. Neben dem grossflächigen Bremgartenwald dient auch der Aareraum dem Quartier als weiteres wichtiges Erholungsgebiet mit klimaausgleichender Funktion.

Handlungsbedarf

Der Fokusraum profitiert von der Attraktivitätssteigerung des Bahnhofs Bern mit dem neuen Zugang Länggasse. Dadurch werden Bahnhof und Publikumsanlagen besser für den Fuss- und Veloverkehr (diverse Velostationen rund um den Bahnhof) erschlossen. Das zentral gelegene Länggassquartier soll mit den beiden Wohnschwerpunkten Mittel- und Viererfeld weitergebaut werden und ist damit ein wesentlicher Bestandteil der Wohnraumstrategie der Stadt Bern. Mit der Entwicklung der beiden Wohnschwerpunkte wird mittelfristig ein Einwohnerwachstum von rund 3'000 Personen erwartet. Die beiden Entwicklungsstandorte sind mit den bestehenden Buslinien bereits heute gut erschlossen. Im Zusammenhang mit der Entwicklung müssen jedoch die Kapazitäten beim ÖV-Angebot überprüft werden. Wichtig bleiben die bereits vorgesehene Verbesserung der quartierübergreifenden Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr zwischen den Stadtteilen II und V, die Anbindung an das Zentrum sowie die siedlungsverträgliche Ausgestaltung der Strassenräume. Das Neufeld ist die einzige MIV-Bündelungsdrehscheibe in der Kernagglomeration Bern. Das Fernbusterminal mit Infrastruktur (Haltekanten, Warteraum) ist aufzuwerten und die Anbindung zu städtischen und regionalen ÖV-Linien zu verbessern. Langfristig ist eine Aufwertung der ÖV-Anbindung der Länggasse an den Bahnhof mit einer neuen Tramlinie angedacht. Generell sollte der Standort besser in das urbane Umfeld integriert werden.

Das Entwicklungsgebiet im Osten des Quartiers soll mit dem Stadtteilpark Viererfeld aufgewertet werden. Geplant ist zudem eine verbesserte Zugänglichkeit zum Aareraum. Die vorhandenen Erholungsräume, wie der Bremgartenwald und der Aarelauf, sollen möglichst sicher und direkt erreicht werden können.

Der Fokusraum profitiert klimatisch von den angrenzenden Grünräumen (Wald, Aareraum) und den stark durchgrünten privaten Vorzonen und

Gärten im Quartier. Trotzdem sind einige hitzebelastete Bereiche im Wohngebiet vorhanden, hier sollen Strassenräume mit zusätzlichen Bäumen und Schwammstadtelementen klimaökologischer gestaltet werden. In der Überbauung Mittelfeld und Viererfeld sind die Prinzipien der Schwammstadt umzusetzen.

Die Aktivitäten- und Handlungsfelderdichte im Zusammenhang mit bevorstehenden Überbauungen im Vierer- und Mittelfeld sowie Infrastrukturausbauten erfordern ein hohes Mass an Koordination zwischen der Stadt Bern und den weiteren Behörden. Eine entsprechende Projektorganisation ist unter der Federführung von Immobilien Stadt Bern (ISB) vorhanden.

Worblental

Räumliche Analyse

Das Worblental ist siedlungshistorisch charakterisiert durch die entlang der Worble entstandene Industrielandschaft mit einzelnen Fabriken von Worblaufen bis Deisswil bei Stettlen. Mit der Erschliessung des Tals durch den RBS und der Einführung des Taktfahrplans wurden die Orte entlang der Worble rasch zu wichtigen Siedlungserweiterungsgebieten der Agglomeration Bern. Die S-Bahnlinie S7 erschliesst das Worblental bis Worb im 15-Minuten-Takt, bis Bolligen in den Hauptverkehrszeiten im 7,5-Minuten-Takt. Die RBS-Station Bolligen bildet mit den von dort wegführenden Buslinien eine regionale Verkehrsdrehscheibe. Die Kantonsstrasse führt von Worb durch das Tal in Richtung Ostermundigen oder Bern Wankdorf mit dem entsprechenden Autobahnanschluss. Beim Zubringer zum Autobahnanschluss Wankdorf sind die Kapazitätsgrenzen heute erreicht. Die S-Bahn-Stationen Papiermühle und Boll sind Umsteigeplattformen auf die Buslinien in Richtung der Siedlungsgebiete am Bantiger sowie nach Krauchthal beziehungsweise ins Lindental.
Der Bantiger, Ostermundigen- und Dentenberg dienen der Wohnbevölkerung als Naherholungsgebiete.

Handlungsbedarf

In den perlenkettenartig aufgereihten Orten Ittigen, Bolligen, Stettlen und Vechigen liegen mehrere Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, zahlreiche Umstrukturierungsgebiete sowie einzelne Siedlungserweiterungsgebiete. Das Areal der ehemaligen Kartonfabrik in Deisswil (Bernapark) soll zu einem eigenständigen, durchmischten Quartier entwickelt werden und wird nebst Wohnen und Arbeiten auch Raum für Schulen und Freizeitnutzungen anbieten. Weitere siedlungsprägende Veränderungen zugunsten von mehr Wohnraum sind z. B. in Ittigen an den Standorten Areal Gurit Worbla sowie in Bolligen am Bahnhof zu erwarten. Dies führt zu einer Bevölkerungszunahme bis 2032 (A-Horizont) von rund 2'500 Einwohnerinnen und Einwohner. Zudem besteht auf den heutigen Arbeitsstandorten noch ein Arbeitsplatzpotenzial für ca. 2'000 Arbeitsplätze.

Alle Siedlungsentwicklungen profitieren von der heutigen guten Erschliessungs- und Versorgungssituation in den Orten. Die RKBM erstellte gemeinsam mit den Gemeinden eine Korridorstudie für den Veloverkehr im

Worblental (Deisswil–Worb). Daraus lassen sich die Herausforderungen für den Fokusraum Worblental herleiten. Diese betreffen insbesondere den verkehrlichen Ausbau beim ÖV sowie neue Angebote für direkte Veloverbindungen nach Ostermundigen und Bern. Davon wird der Entwicklungsstandort Bernapark Deisswil profitieren.
Die Kantonsstrasse ist heute stark belastet, inklusive des Anschlusses ans Nationalstrassennetz im Wankdorf. Eine getrennte Verkehrsführung für die Velofahrer/innen im Wankdorf könnten zur besseren Verkehrssicherheit am Eingang des Worblentals beitragen.

Die Worble ist als verbindendes Landschaftselement siedlungsprägend und in seiner zentralen Funktion als Erholungsraum und Naturlandschaft weiterzuentwickeln. Das Worblental hat eine klimatisch günstige Lage und profitiert von starken Kaltluftströmen. Die dicht bebauten Räume (Eyfeld, Bernapark) sind stark hitzebelastet. Entlang von Strassenräumen und Zwischenräumen zwischen Gebäuden ist eine verstärkte Begrünung und eine Umsetzung von Schwammstadtelementen vorzusehen.

Um die zukünftig anstehenden Herausforderungen koordiniert und abgestimmt mit den Nachbargemeinden angehen zu können, wäre ein entsprechendes Koordinationsgefäss sinnvoll. Die RKBM könnte bei Bedarf und auf Wunsch der Gemeinden eine vorausschauende koordinierende Rolle übernehmen, um den Prozess voranzubringen und die erforderliche gemeindeübergreifende Koordination zu gewährleisten.

Köniz
Wabern/Kehrsatz

Räumliche Analyse

Entlang der Seftigenstrasse haben sich die Siedlungskerne in den Orten Wabern, Kleinwabern und Kehrsatz stark entwickelt. Die Seftigenstrasse wirkt wegen des hohen Verkehrsaufkommens jedoch siedlungstrennend. An allen Standorten sind gute Versorgungsangebote vorhanden. Potenziale zur Innenentwicklung und Siedlungserweiterung bestehen sowohl in Wabern als auch in Kehrsatz in unmittelbarer Nähe zu den beiden S-Bahn-Stationen. Aufgrund einer weiteren Verbesserung der ÖV-Erschliessung durch die Verlängerung des Trams Nr. 9 wird eine Entwicklung im Balsigergut in Kleinwabern möglich. Die Feinerschliessung der Quartiere mit dem ÖV in Richtung Aare erfolgt mit der Buslinie Nr. 29.
Der nahe gelegene Aareraum sowie der Gurten ergänzen als attraktive Erholungsräume den dichten Siedlungsraum und tragen zum klimatischen Ausgleich bei Temperatur und Frischluftzufuhr bei.

Handlungsbedarf

Die siedlungstrennende Wirkung der Seftigenstrasse soll im Rahmen einer Sanierung vermindert werden und damit zu einer Verbindung der gegenüberliegenden Siedlungsgebiete beitragen. Die Verkehrsachse Seftigenstrasse gewinnt mit der Verlängerung der Tramlinie 9 sowie der neuen S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern an Attraktivität. Um eine funktionierende regionale Verkehrsdrehscheibe S-Bahn-Tram-Bus in Kleinwabern zu erreichen, ist zwischen Tram- und S-Bahn-Haltestelle ein öffentlicher Bereich vorgesehen, welcher mit ergänzenden Angeboten wie Bike-Sharing und in einem kleinen Rahmen P+R versehen werden könnte.

Damit einher geht eine abgestimmte städtebauliche Entwicklung des Raums mit einer Vielzahl von Umstrukturierungsgebieten und Wohnschwerpunkten in Wabern, Kleinwabern und Kehrsatz. In diesen Potenzialräumen wird Wohnraum für zusätzlich rund 1'500 Personen geschaffen. Im neuen Arbeitsplatzgebiet im Fokusraum Wabern-Kehrsatz könnten mittelfristig bis zu 1'000 Arbeitsplätze entstehen.

Die Siedlungsentwicklung hat die siedlungstrennenden Grünräume zwischen Kleinwabern und Kehrsatz zu beachten. Sie sollen für ein verträgliches Siedlungsklima, als Naherholungsräume und als grüne Verbindungsachsen zwischen Gurten und Aaretal erhalten bleiben. Der Fokusraum profitiert heute von durchgehenden Kaltluftströmen vom Gurten her. Für die Hitzeminderung sind in den zukünftigen Wohnquartieren die Strassenräume klimaökologisch zu gestalten (mehr Bäume und Grünstreifen) und die Prinzipien der Schwammstadt umzusetzen. Aufwertungspotenzial in Bezug auf die Klimaresilienz und Nutzbarkeit der Aussenräume besteht auch in den Überbauungen aus den 80er-Jahren.

Um die zukünftig anstehenden Herausforderungen koordiniert und abgestimmt mit den Nachbarräumen angehen zu können, wäre ein entsprechendes Koordinationsgefäss zu prüfen. Die RKBM könnte bei Bedarf und auf Wunsch der Gemeinde eine vorausschauende koordinierende Rolle übernehmen, um den Prozess voranzubringen und die erforderliche gemeindeübergreifende Koordination zu gewährleisten.

Münsingen

Räumliche Analyse

Münsingen liegt auf der Entwicklungsachse Bern–Thun und ist mit dem schienengebundenen ÖV im Halbstundentakt durch die S1 sowie stündlich durch den RE gut erschlossen. Der nächstgelegene Autobahnanschluss liegt in der Nachbargemeinde Rubigen. Das Ortszentrum ist heute vom Durchgangsverkehr belastet, wobei mit der Eröffnung der Entlastungsstrasse Nord (erster Teilabschnitt) erste Verbesserungen feststellbar sind. Rund um das Ortszentrum und den Bahnhof wurden in den letzten Jahren zahlreiche Wohnquartiere wie Lorymatte und Erlenau realisiert. Das Ortszentrum besitzt das Versorgungs- und Dienstleistungsangebot eines regionalen Zentrums. Mit dem Museum Münsingen im Schloss und dem Gemeindesaal im Schlossgut sind auch bekannte kulturelle Einrichtungen

vorhanden. Der Raum westlich des Bahnhofs weist ein sehr grosses Innenentwicklungspotenzial auf.
Der Bahnhof Münsingen ist eine regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration, wo die Verknüpfung von Bahn mit den verschiedenen Buslinien in die Umlandgemeinden räumlich optimal angeordnet ist.

Der attraktive Aareraum ist von allen Quartieren in Münsingen gut zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar, ebenso die Sportanlagen.

Handlungsbedarf
Verschiedene Massnahmen aus dem AP 4 tragen zu einer weiteren Verbesserung und Attraktivierung der regionalen Verkehrsdrehscheibe bei: Neues Wendegleis, Verdichtung des Takts der S-Bahn, Ausbau des Busbahnhofs und des Perrons West. Herausforderungen bestehen heute in der Verbesserung der Velowegverbindungen vom Zentrum ins Umland sowie die Verkehrssicherheit im Ortszentrum für zu Fuss gehende und Velofahrende. Damit wird die Bedeutung Münsingens als Regionalzentrum erhöht und die Standortgunst der Gemeinde bezüglich Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten gesteigert. Die Umstrukturierungsgebiete am Bahnhof setzen das Ortszentrum noch weiter in Wert, wobei die Querungsmöglichkeiten West-Ost beziehungsweise ins Ortszentrum verbessert werden sollten. Die drei Erweiterungsgebiete für Wohnen liegen innerhalb der definierten Siedlungsbegrenzung, wodurch der kompakte Siedlungsraum von Münsingen abgerundet wird. Innerhalb des A-Horizontes bis 2032 wird eine Zunahme der Einwohnerzahl von rund 700 Personen erwartet und es werden ca. 200 Arbeitsplätze geschaffen.

Als Versorgungszentrum für das Umland sind insbesondere im Ortszentrum auch Entwicklungsmöglichkeiten für die Ansiedlung von publikumsorientierten Angeboten mit einem erhöhten Fahrtenaufkommen zu schaffen.

Die Nähe zum landwirtschaftlichen Umland und die Topografie sorgen dafür, dass das Siedlungsgebiet in der Nacht kaum überwärmt. Der Luftaustausch mit dem Umland soll mit der Siedlungsentwicklung nicht vermindert werden. Am Tag besteht gebietsweise eine hohe Wärmebelastung, dort sollten Strassenräume und Überbauungen zwecks Hitzeminderung klimaökologischer gestaltet werden (mehr Bäume, Schwammstadtelemente). Die landwirtschaftlichen Grünräume am Siedlungsrand weisen wegen mangelnder verschattender Vegetation eine tiefe Aufenthaltsqualität an Hitzetagen auf. Eine Aufwertung mit zusätzlichen verschattenden Einzelbäumen, Baumgruppen und Feldhecken ist anzustreben, um gleichzeitig die Aufenthaltsqualität für Naherholungssuchende und die ökologische Vernetzung zu verbessern.

Um die zukünftig anstehenden Herausforderungen koordiniert und abgestimmt mit den Nachbarräumen angehen zu können, wäre sofern es noch nicht vorhanden ist ein entsprechendes Koordinationsgefäss unter der Leitung der Gemeinde Münsingen zu prüfen. Die RKBM könnte bei Bedarf und

auf Wunsch der Gemeinde eine vorausschauende koordinierende Rolle übernehmen, um den Prozess voranzubringen und die erforderliche gemeindeübergreifende Koordination zu gewährleisten.

Flamatt/Neuenegg

Räumliche Analyse

Das regionale Doppelzentrum der 4. Stufe liegt auf der Entwicklungsachse Bern–Freiburg und ist mit dem schienengebundenen ÖV im Halbstundentakt durch die S1 (Freiburg) und S2 (Laupen) gut erschlossen. Der Bahnhof Flamatt liegt südlich des Siedlungsgebietes von Flamatt oberhalb der Autobahn A6. Der Bahnhof Flamatt wurde in den letzten Jahren erneuert. Mit den davon ausgehenden Busverbindungen in die Umlandgemeinden bildet der Bahnhof Flamatt eine regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration.

Das Siedlungsgebiet von Flamatt-Neuenegg liegt im Talboden der Sense. Entlang der Sense verläuft die Kantonsgrenze Bern-Freiburg. Südlich davon liegt das Siedlungsgebiet von Flamatt und nördlich daran anschliessend jenes von Neuenegg. Der Siedlungsraum ist geprägt von grösseren Arbeitsplatzgebieten, welche als Fortsetzung der Standorte im Wangental verstanden werden können. Der Raum ist mit dem Autobahnanschluss Flamatt optimal für MIV-orientierte Arbeitsnutzungen erschlossen. Die beiden Ortszentren sind heute vom Durchgangsverkehr und als Autobahnzubringer stark belastet. Insbesondere führt der gesamte MIV-Pendlerverkehr aus dem Sensebezirk durch das Engnis in der Chrummatt und das Dorf Flamatt.

Handlungsbedarf

Mit den beiden kantonalen Arbeitsplatzschwerpunkten ergänzt der Raum Flamatt-Neuenegg das potenzielle Arbeitsplatzgebiet im Wangental. Es werden bis 2032 im A-Horizont bis zu 1'500 zusätzliche Arbeitsplätze erwartet. Die Ortsdurchfahrten von Flamatt und Neuenegg sind heute stark vom MIV belastet. Pendlerinnen und Pendler aus dem Sensebezirk nutzen die Autobahn Ein- uns Ausfahrt Flamatt. Gestützt auf die Gesamtverkehrsstudie «unterer Sense Bezirk» sind Massnahmen zur Senkung des MIV-Anteils und zur qualitativen Aufwertung (bessere Verträglichkeit) Ortsdurchfahrten zu prüfen. Aufgrund noch unüberbauter Bauzonen in den benachbarten Ortschaften (Wünnewil) und Gemeinden (Schmitten, Ueberstorf) besteht ein Potenzial für rund 500 bis 1'000 neue Einwohnerinnen und Einwohner.

Aufgrund der Nähe zum Landwirtschaftsland, dem Flussraum der Sense und der lockeren Bebauungsstruktur sind keine extremen Wärmebelastungen zu erwarten. Der Luftaustausch mit dem Umland soll jedoch nicht vermindert werden. Gewisse Strassenräume und Arbeitsplatzgebiete könnten klimaökologischer gestaltet werden (mehr Bäume, versickerungsfähige Beläge, weitere Schwammstadtelemente). Wo auf den landwirtschaftlich genutzten Grünräumen am Siedlungsrand verschattende Vegetation fehlt, ist die Aufenthaltsqualität für Naherholungssuchende an heissen Tagen

gering. Um diese Grünräume gleichzeitig für die Hitzeentlastung, Naherholung und die ökologische Vernetzung aufzuwerten, sind zusätzliche verschattende Einzelbäumen, Baumgruppen und Feldhecken zu ergänzen.

Um die zukünftig anstehenden Herausforderungen koordiniert und abgestimmt mit den Nachbarräumen angehen zu können, wäre ein entsprechendes Koordinationsgefäss sinnvoll. Da es sich um einen kantonsübergreifenden Standort handelt, wäre eine Führungsrolle durch den Kanton Bern oder Freiburg angezeigt.

5.2.3 Fokusräume mit langfristigem Handlungsbedarf

Zollikofen/Moosseedorf/Schönbühl

Räumliche Analyse

Die Achse Zollikofen–Moosseedorf–Urtenen-Schönbühl ist eine bedeutende Entwicklungsachse der Agglomeration Bern. Die Siedlungsentwicklung ist geprägt durch die Autobahn mit dem Anschluss Schönbühl, die S-Bahn-Linien ab Bern Richtung Zollikofen nach Biel bzw. Burgdorf. Der Bahnhof Zollikofen hat das Potenzial einer regionalen Verkehrsdrehscheibe der Kernagglomeration für die umliegenden Gemeinden. Die weiteren Bahnhöfe im Fokusraum RBS Schoppyland und SBB Schönbühl erfüllen die Funktion einer Verkehrsdrehscheibe, jedoch mit unterschiedlichen ergänzenden Funktionen.

Der Raum wird durch die drei grossen Einkaufszentren in Moosseedorf, Schönbühl und Urtenen geprägt, welche eine wichtige Versorgungsfunktion für die gesamte Agglomeration Bern erfüllen. Der Raum Moossee mit den unterschiedlichen Freizeitangeboten (Bad, Golf) ist ein wertvoller Erholungsraum für die drei Gemeinden, wie auch die nahegelegenen Wälder (z. B. Buchsiwald, Grauholz). Die Aareschlaufe in Zollikofen ist ein beliebtes Naherholungsgebiet am Wasser für die örtliche Bevölkerung. Dadurch ist die Hitzebelastung in den Wohnquartieren reduziert. Hitzeinseln bestehen jedoch in den dicht bebauten Arbeitsplatzquartieren und insbesondere im Raum Shoppyland und Moosbühl.

Handlungsbedarf

Der Raum hat Potenzial für eine weitere Wohn- und Arbeitsplatz-entwicklung. Eine Herausforderung stellen jedoch der hohe MIV-Durchgangsverkehr durch die Ortschaften sowie der Einkaufsverkehr in Moosbühl, Schönbühl-Shoppyland und Urtenen-Waldegg dar. Die hohe Verkehrsbelastung mindert die Lebensqualität in den Ortszentren und entlang der Bernstrasse stark. Innerhalb des Fokusraums liegen weitere bedeutende Umstrukturierungsareale in Zollikofen Meielen (weitgehend realisiert, aber noch nicht vollständig bezogen) und an der Bernstrasse. Verschiedene weitere mittel- und langfristige Siedlungserweiterungsgebiete für Wohnen und Arbeiten befinden sich an geeigneter Lage im Siedlungskörper. So wird ein Wachstumm der Bevölkerung um ca. 300 bis 400 Personen und von ca. 1'500 bis 1'800 Arbeitsplätzen (davon heute im Bau rund 1'200 bis 1'500) erwartet.

Der Ausbau der A1 auf acht Spuren, inkl. Ausbau des Anschlusses Schönbühl, soll zur Verminderung des Durchgangsverkehrs in den betroffenen Ortsteilen beitragen. Eine weitere Entlastung ist mit dem Halbanschluss im Grauholz) zu erwarten. Zudem ist auf den Strassen innerhalb der Ortschaften die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer/innen zu verbessern und das Velohauptroutennetz im Korridor zu optimieren und damit einhergehend soll die Qualität der Veloinfrastruktur erhöht werden.

Mit einem Angebotsausbau beim ÖV in den Hauptverkehrszeiten soll die Verkehrsdrehscheibe in Zollikofen aufgewertet werden, was insbesondere den zukünftigen Arbeitnehmer/innen im Gebiet Meielen sowie der Wohnbevölkerung zugutekommt.

In diesem dicht genutzten Raum ist dem Erhalt der Erholungsräume des «Grünen Bands» und der Kultur- und Naturlandschaft rund um den Moossee besondere Beachtung zu schenken, auch wegen der klimaausgleichenden Wirkung auf den Siedlungsraum. Die randlich gelegenen Wohnquartieren sind wegen der Nähe zum Landwirtschaftsland und aufgrund der lockeren Bebauungsstruktur heute grösstenteils nicht extrem wärmebelastet. In Zukunft wird aber die Hitzebelastung zunehmen, der Luftaustausch mit dem Umland soll nicht vermindert werden.

Die dicht bebauten Räume entlang der Autobahn, insbesondere die Flächen der Einkaufszentren, bilden grosse Hitzeinseln und kühlen auch in der Nacht kaum ab. In diesen Arbeitsplatzgebieten bzw. Einkaufsstandorten besteht grosser Handlungsbedarf Massnahmen zur Hitzereduktion zu ergreifen, also Strassenräume und Plätze/Abstellflächen klimaökologischer zu gestalten (mehr Bäume, versickerungsfähige Beläge, weitere Schwammstadtelemente). In den neuen Wohnüberbauungen sind die Prinzipien der Schwammstadt anzuwenden.

Um die zukünftigen anstehenden Herausforderungen koordiniert und abgestimmt mit den Nachbarräumen angehen zu können, wäre ein entsprechendes Koordinationsgefäss zu prüfen. Die RKBM könnte bei Bedarf und auf Wunsch der Gemeinden eine vorausschauende koordinierende Rolle übernehmen, um den Prozess voranzubringen und die erforderliche gemeindeübergreifende Koordination zu gewährleisten.

Bern Ost/Muri

Räumliche Analyse

Der Raum Bern Ost ist heute durch die Trennwirkung und Lärmemissionen der beiden Hauptverkehrsachsen aus Bern Richtung Süden (Auto und Bahn) stark belastet. Die Autobahn A6 durchschneidet den Siedlungs- und Landschaftsraum, welcher wegen seiner Lage nahe des Subzentrums Gümligen und der Wohnquartiere Saali und Melchenbühl in der Stadt Bern für eine Weiterentwicklung geeignet wäre. Eine zentrumsnahe Weiterentwicklung im Osten des Agglomerationskerns ist jedoch nur denkbar, wenn die Trennwirkung und die Belastung durch die Autobahn reduziert werden kann. Die damit verbundene allfällige Stadtreparatur im Osten von Bern wird zu einer gesamthaften Aufwertung des Siedlungs- und Landschaftsraums beitragen. Die weitere Entwicklung des Fokusraumes Bern Ost/Muri steht in direkter Abhängigkeit zur Umsetzung des Projekts «Bypass Ost». Die S-Bahn-Haltestelle Gümligen mit Halten der S-Bahn und den Umsteigemöglichkeiten auf die Tramlinie 6 Worb–Fischermätteli sowie auf mehrere Buslinien ist bereits heute eine attraktive urbane Verkehrsdrehscheibe mit grossem Einzugsgebiet. Sie liegt im Zentrum des ESP Gümligen Bahnhof.

Handlungsbedarf

Mit der Verlegung der A6 in einen Tunnel im Rahmen des Projekts «Bypass Bern Ost» und dem damit verbundenen Rückbau des Autobahntrassees ergibt sich die Chance einer umfassenden Stadtentwicklung und Stadtreparatur. Unter der Leitung des ASTRA wurde zwischen 2020 und 2023 mittels einer integrierten Testplanung die Chancen eines Tunnels für die Stadtreparatur Bern/Muri ausgelotet und die Ergebnisse im Leitbild Bern Ost zusammengefasst. Die Stadt Bern, die Gemeinden Muri, Ostermundigen, die RKBM und der Kanton arbeiten das Leitbild Bern Ost in ihre Planungen ein.

Die denkbaren Siedlungserweiterungen in der Schürmatte und im Melchenbühl bilden nach der Realisierung des Bypass Bern-Ost eine städtebaulich gewünschte Weiterentwicklung der Kernagglomeration und Fortsetzung des bereits bestehenden Wohnschwerpunkts Bern Saali Ost. Dank der Aufwertung der Siedlungsqualität im Osten von Bern ergeben sich Möglichkeiten zur längerfristigen Transformation des Raums. Dabei werden die bereits heute bestehenden, gemeindeübergreifenden Grünräume durch die räumliche Entwicklung in Zukunft eine noch höhere Bedeutung erhalten und sind deshalb als urbane, multifunktional nutzbare und gut gestaltete Freiräume zu sichern. Die längerfristigen Siedlungserweiterungen sind auch in der Gemeinde Muri gestützt auf die guten Voraussetzungen bei der Erschliessung im Melchenbühl (Ortsteil Gümligen) als Teil der Erweiterung Bern Ost denkbar. Am Bahnhof Gümligen kann ein ortsbaulicher Akzent mit der Weiterentwicklung im Lischenmoos und im Hofacher als Abschluss des Siedlungsraums von Bern Ost geschaffen werden. Kurz bis mittelfristig beträgt das Potenzial in der Bevölkerungsentwicklung in den bereits vorhanden Siedlungsschwerpunkten im A-Horizont (bis 2032) rund 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Es wird keine grosse Zunahme von Arbeitsplätzen (bis 2032: ca. 300) erwartet.

Die Attraktivität des Bahnhofs Gümligen als urbane Verkehrsdrehscheibe soll mit Taktverdichtungen gesteigert werden. Die Zugänglichkeit wird mit dem Umbau des Knotens Melchenbühlplatz für den Veloverkehr verbessert.
Die ökologische Infrastruktur zur Förderung der Biodiversität soll flächig ausgebaut werden. Grossräumige Grünanlagen und Gärten, naturnahe Gewässerläufe, Hof-, Dach- und Fassadenbegrünungen, wasserdurchlässige Beläge mindern die Hitzebelastung im Siedlungsraum in den zukünftigen Wohn- und Arbeitsplatzquartieren im Osten von Bern. Die Siedlungsdurchlüftung wird durch durchlässig bebaute und durchgrünte Siedlungsränder sichergestellt.

Der Kanton Bern, Abteilung Kantonsplanung, hat inzwischen die Führungsrolle übernommen und koordiniert in einem partizipativen Prozess die langfristigen Planungsarbeiten und die Abstimmung der Planungen auf das Leitbild Bern Ost. Beteiligt sind jeweils die Raumplanungs- und Verkehrsabteilung der Stadt Bern, der Gemeinden Muri b. Bern und Ostermundigen, der RKBM, vom Kanton Bern selbst sowie das ASTRA.

Bern Brünnen

Räumliche Analyse

Der Raum Brünnen bildet derzeit den Abschluss der Entwicklungsachse Ausserholligen–Bümpliz Nord–Brünnen und des Siedlungsgebiets der Stadt Bern gegen Westen. Der kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP Bern Brünnen ist mit der Realisierung des Einkaufs- und Freizeitzentrums Westside und dem Wohnquartier Brünnen weitgehend umgesetzt. Das Westside hat eine regionale bis überregionale Ausstrahlung und ist einer der wichtigsten Versorgungsstandorte im Westen von Bern (bestehendes verkehrsintensives Vorhaben). Mit der Überdachung der Autobahn konnten die Siedlungsmassnahmen Wohnen aus den AP2 und 3 umgesetzt werden. In Brünnen entstand ein modernes neues Wohnquartier mit dem attraktiven Stadtteilpark Brünnengut. Nebst der Tramlinie Nr. 8 (Teil des Trams Bern West) ist das Quartier auch mit drei S-Bahnlinien optimal erschlossen. Daneben verbindet die Buslinie Nr. 570 die S-Bahn-Station Brünnen mit Mühleberg.

Handlungsbedarf

Die weitere Entwicklung im Westen von Bern gemäss STEK ist abhängig vom siedlungspolitischen Richtungsentscheid der Stadt eine Siedlungserweiterung im Westen von Bern angehen zu wollen. Dieser Entscheid ist ausstehend, solange in der Stadt Bern noch grössere Umstrukturierungs- und Innenverdichtungspotenziale vorhanden sind. Sollte eine Siedlungserweiterung langfristig ins Auge gefasst werden, ist der Standort Bern West in Bezug auf die bestehende Infrastruktur optimal gelegen. Die Stadterweiterung im Westen bedingt jedoch die Sicherung eines grosszügigen siedlungsprägenden Grünraums mit den Nutzungsschwerpunkten Freiraum, Ökologie und landwirtschaftliche Nutzung.

Angrenzend an das neu entstandene Wohnquartier und den ESP Bern Brünnen sind mit den Umstrukturierungsgebieten Bethlehem und Winterfeldweg bedeutende Entwicklungspotenziale vorhanden. Damit wird innerhalb des A-Horizonts bis 2032 eine Zunahme der Einwohnerinnen und Einwohner von 800 bis 1'000 Personen erwartet. Das Arbeitsplatzpotenzial beträgt im Fokusraum Bern Brünnen rund 400 Arbeitsplätze.

Die S-Bahn-Haltestelle Brünnen ist eine regionale Verkehrsdrehscheibe mit Potenzial zur Angebotserweiterung insbesondere betreffend Ausdehnung des P+R-Angebotes, welches mit Synergien in den bestehenden Parkierungsanlagen des Einkaufszentrums erreicht werden könnte. Mit dem neuen Wendegleis in Brünnen wird die Fahrplanstabilität und -dichte auf der Achse Ausserholligen–Bern Bümpliz Nord–Bern Brünnen weiter verbessert. Die Verkehrsachsen, welche Brünnen mit dem nahegelegenen Fokusraum Köniz Niederwangen und nach Niederbottigen/Bümpliz verbinden, sollten für den Fuss- und Veloverkehr durchgängig sicherer und attraktiver sowie in Richtung Niederwangen ÖV-tauglich gestaltet werden.

Bei einer allfälligen Stadterweiterung sind Konzepte für eine tragfähige ökologische Infrastruktur zur Förderung der Biodiversität zu entwickeln. Grossräumige Grünanlagen und Gärten, naturnahe Gewässerläufe, Hof-, Dach- und Fassadenbegrünungen und wasserdurchlässige Beläge beugen einer erhöhten Hitzebelastung im Siedlungsraum vor. Die Siedlungsdurchlüftung wird mit durchlässig bebauten und durchgrünten Siedlungsränder sichergestellt.

Wegen der sehr langfristigen Entwicklungsperspektive besteht heute für den Fokusraum Bern Brünnen kein dringlicher Koordinationsbedarf. In den Entwicklungsarealen der Stadt Bern sind arealbezogene städtische Projektorganisationen vorhanden.

5.3 Handlungsbedarf nach Themen

5.3.1 Siedlung

Stärken

Die Region Bern-Mittelland ist Teil der «Hauptstadtregion Schweiz», die als innovativer Lebens- und Wirtschaftsraum gestärkt werden soll. Die Agglomeration Bern hat ein grosses Potenzial im Bereich «Public Management» und ein gut ausgebautes Bildungsangebot mit einem starken Engagement bei der Vernetzung von Wirtschaft und Forschung. Zudem verfügt sie über einen schweizweit bedeutenden Gesundheitsstandort und eine Vielzahl von gemeinsam genutzten Institutionen und Infrastrukturanlagen in den Bereichen Sport, Kultur und Freizeit. Durch die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit wird die Attraktivität des gesamten Raums weiterhin gefördert, indem für die vielfältigen Schlüsselbereiche und Zentrumsfunktionen die nötigen Flächen und Rahmenbedingungen bereitgestellt werden.

Die Region verfügt über ein breites Wohnangebot, das vom urbanen Wohnen in der Stadt Bern bis zum «Wohnen im Grünen» im ländlichen Raum reicht. Gerade im urbanen Kernraum und im Agglomerationsgürtel bestehen Flächenpotenziale für vielseitige wirtschaftliche Nutzungen an gut erschlossenen Lagen. Die Siedlungsstrukturen sind geprägt von Naherholungs- und Lebensqualität, Überschaubarkeit, Differenzierung und Vielfalt. Neben der belebten Altstadt von Bern, die als UNESCO-Weltkulturerbe ausgezeichnet ist, gibt es zahlreiche weitere kulturhistorisch wertvolle Ortsbilder und Einzelobjekte. Im Zusammenspiel mit den Grünräumen sind diese strukturprägenden und identitätsstiftenden Merkmale massgeblich für das Erscheinungsbild und den Charakter der Region.

Die Wohnbevölkerung nimmt seit rund 20 Jahren zu, wobei ein relevanter Anteil dank einer Siedlungsentwicklung nach innen erfolgen konnte. Es lässt sich grundsätzlich festhalten, dass die bestehende Siedlungsstruktur der Region den zeitgemässen Anforderungen an die ÖV-Erschliessung entspricht.

Ein Grossteil der Arbeitsplätze der Agglomeration liegt in der Kernagglomeration oder im Agglomerationsgürtel mit entsprechend guter Erschliessung. Die Arbeitsplatzentwicklung hat sich in den letzten Jahren insbesondere im Bereich der ESP und ViV-Standorte konzentriert, welche sehr gut mit ÖV und MIV erreichbar sind.

Schwächen und Handlungsbedarf

<u>Defizit an Flächen für Wohn- und Mischnutzungen</u>

Aufgrund des zu erwartenden und angestrebten Bevölkerungswachstums besteht ein Risiko, dass insbesondere in den gut erschlossenen, zentralen Räumen wie dem urbanen Kernraum, dem Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen zu wenige Siedlungsentwicklungsflächen zur Verfügung stehen, um das Wachstum aufzunehmen. Das bestehende Ungleichgewicht zwischen Einwohner/innen- und Beschäftigtenzahl in der

Kernagglomeration könnte zumindest nicht korrigiert werden und sich allenfalls sogar noch akzentuieren.
Ohne das Ergreifen von Massnahmen sind in der regionalen Gesamtbilanz nicht genügend Bauzonenreserven vorhanden. In der Stadt Bern, in den Urbanen Kerngebieten sowie in den Zentren der 3. und 4. Stufe kann die Nachfrage nicht allein mit den unüberbauten Bauzonen und den vorhandenen inneren Reserven gedeckt werden. In den zentrumsnahen ländlichen Räumen besteht hingegen ein geringes Überangebot. Ergänzend zur konsequenten Aktivierung von unüberbauten Reserven und inneren Reserven sind weiterhin insbesondere Innenentwicklungsgebiete für Umstrukturierungen und Verdichtungen zu identifizieren und zu mobilisieren. Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung soll der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung an zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen erfolgen.

Fehlendes Flächenangebot / Reserven für Industrie und Gewerbe
In den letzten Jahren war eine zunehmende Verdrängung von industriellen und gewerblichen Nutzungen durch Dienstleistungsnutzungen zu beobachten. Die Zusammensetzung der Bauzonenreserven im Bereich Arbeiten zeigt einen Überhang an Reserven für Dienstleistungsnutzungen. Insbesondere im urbanen Kerngebiet stehen Flächen für produzierende Betriebe vermehrt unter Umnutzungsdruck. In Zukunft sind bestehende Flächen für reine Industrie- und Gewerbenutzungen zu sichern. Daneben ist ein ausreichendes, verfügbares, bei Bedarf zusätzliches Angebot für die Weiterentwicklung oder die Neuansiedlung von Betrieben des 2. Sektors zu schaffen. Betriebsnotwendige Weiterentwicklungen des lokalen Gewerbes abseits der besterschlossenen Lagen sind planerisch weiterhin zu ermöglichen.

Fehlende Akzeptanz für Siedlungsentwicklungen am richtigen Ort
In der gesamten Region sind (theoretische) Potenziale für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen und Siedlungserweiterungen an den richtigen Orten vorhanden. Die Mobilisierung ist allerdings zum Teil mit Problemen behaftet. Bei der Bevölkerung ist die Akzeptanz gegenüber der Innenentwicklung sowie der Verdichtung und Mobilisierung von Entwicklungsarealen zu erhöhen. Als mittel- und langfristiges Potenzial müssen die Siedlungsentwicklung nach innen vertieft thematisiert und die Umsetzung von inneren Reserven wie unternutzten Bauzonen und Industrieflächen weiterhin stark gefördert werden. Dies umfasst neben der Verdichtung und Umstrukturierung des bestehenden Siedlungsgebiets auch Massnahmen zur Aufwertung und Erneuerung von Quartieren, Dorfkernen und Freiräumen. Auf diese Weise kann der Bevölkerung der städtebauliche Mehrwert vermittelt und die Akzeptanz erhöht werden. Die bestehenden Planungsinstrumente und heutigen Entscheidungsmechanismen genügen zudem den Anforderungen an eine nachhaltige Regionalentwicklung nur bedingt und sind im Sinne der übergeordneten Instrumente zu überdenken und weiterzuentwickeln.

Teilweise mangelhafte Siedlungs- und Aufenthaltsqualität

Bei Siedlungsentwicklungen nach innen ist es unabdingbar, dass die ortsbauliche Gestaltung hochwertig ist und ausreichende und attraktive Freiräume für den Aufenthalt und die Naherholung und zur Reduktion der Hitzebelastung zur Verfügung stehen. Es gilt, die Umsetzung der im RGSK enthaltenen Massnahmen zur qualitätsvollen Entwicklung weiterzuverfolgen und die Gemeinden nach Bedarf weiterhin in der Entwicklung der Gebiete zu unterstützen. Bei der Festlegung von entsprechenden Entwicklungsgebieten ist zu beachten, dass wichtige Freiräume erhalten oder im Zuge der Entwicklungen aufgewertet werden.

Ungenügend ÖV-erschlossene Siedlungsentwicklungsflächen

Siedlungsgebiete mit geringer ÖV-Erschliessungsgüte befinden sich vor allem in den ländlichen Gemeinden oder teilweise an Hanglagen von Gemeinden, die ansonsten gut mit dem ÖV erschlossen sind. Im kantonalen Richtplan wurden minimale ÖV-Güteklassen als Voraussetzung für die Festsetzung von Entwicklungsgebieten definiert. Diverse rechtskräftige Bauzonenreserven und Entwicklungsgebiete mit mangelhafter ÖV-Erschliessung konnten in den letzten Jahren durch verschiedene verkehrliche Massnahmen besser erschlossen werden. Aus den verbleibenden Siedlungen mit mangelhafter ÖV-Erschliessung wird mindestens eine Wegetappe auch künftig oft mit dem MIV zurückgelegt werden. Somit ist darauf zu achten, dass in der Nähe der Wohnorte attraktive Umsteigeangebote an ÖV-Haltestellen bereitstehen. Daneben kann eine attraktive Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur dazu beitragen, den MIV-Anteil in diesen Siedlungen zu reduzieren.

Starke Wärmebelastung in den Siedlungsgebieten

Ein grosser Anteil des Siedlungsgebietes (insbesondere Kernagglomeration) weist gemäss den Planungshinweiskarten Klima des Kantons Bern eine starke bis extreme Wärmebelastung auf. Das hat negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität von Aussenräumen und auf die Gesundheit der Bevölkerung. Die Wärmebelastung ist insbesondere auf den erhöhten Versiegelungsgrad von Freiräumen und Verkehrsräumen zurückzuführen. Die Grünflächen im Siedlungsgebiet sind wichtige klimatische Ausgleichsräume. Gemäss Planungshinweiskarten fehlt aber teilweise verschattende Vegetation auf den Grünflächen, was ihre Aufenthaltsqualität und Kühlungsfunktion an Hitzetagen schmälert.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Flächendefizit für Wohn- und Mischnutzungen	– Konzentration an gut erschlossenen zentralen Lagen – Gegenwärtige regionale Raumnutzerdichte bei Gebietsentwicklungen beibehalten	– Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten, Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebieten, Siedlungserweiterungsgebieten – Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete erreichen höhere Raumnutzerdichten als kantonal gefordert – Unterstützung bei der Mobilisierung der Baulandreserven und Umstrukturierungsgebiete anbieten, Beratung SEin installiert (seit Januar 2020)	– Weiterverfolgen der geeigneten bereits definierten oder neuen Entwicklungsgebiete – Unterstützung bei der Mobilisierung der Baulandreserven und Umstrukturierungsgebiete etablieren (Beratung SEin als Daueraufgabe) – ~~Kompensationsmöglichkeiten für beanspruchte Fruchtfolgeflächen aufzeigen~~ – WBB-Massnahme
Fehlendes Flächenangebot für Industrie und Gewerbe	– Verfügbarkeit von Gewerbezonen – Entlastung von (Um)nutzungsdruck – Projektbezogene Betriebserweiterungen ermöglichen	– Arbeitszonenbewirtschaftung des Kantons Bern	– Sichern insbesondere von zentrumsnahen Arbeitszonen, vermeiden von Umnutzungsdruck – Ergänzend bezeichnen von neuen regionalen Gewerbezonen und Arbeitsgebieten
Fehlende Akzeptanz für Siedlungsentwicklung (Einzonungen, Überbauung eingezonter Gebiete und dichte Überbauungen)	– Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen – Siedlungsentwicklung nach innen in erster Priorität – Erweiterungen an geeigneten zentralen Lagen mit Einordnung ins Landschaftsgefüge und nach Prinzipien der Nachhaltigkeit	– Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten, Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebieten – Sensibilisierungskampagne «Boden gutmachen» der RKBM – Pilotprojekt «Innenentwicklung – Potenziale aktivieren!» der RKBM – Beratung SEin installiert (seit Januar 2020)	– Aufzeigen der Chancen von Innenentwicklung gegenüber der Bevölkerung – Angebot einer bedarfsgerechten Beratung für die Gemeinden (Beratung SEin als Daueraufgabe) – Regionale Abstimmung von gemeindeübergreifenden Planungen (z. B. reg. Richtplan Sportanlagen) sicherstellen
Teilweise mangelhafte Qualität resp. Aufwertungspotenziale im Siedlungsgebiet	– Dichte, gut gestaltete und identitätsstiftende Siedlungsstrukturen mit geeigneten Freiräumen – Sichern von wertvollen Freiräumen und Naherholungsgebieten	– Geeignete Massnahmen fördern (Qualitative Verfahren: Workshops, Testplanungen, Wettbewerbe) – Bestimmen wichtiger Freiräume und Naherholungsgebiete und Vorgaben zu deren Entwicklung – Pilotprojekt «Innenentwicklung – Potenziale aktivieren!» der RKBM – Beratung SEin installiert (seit Januar 2020)	– Weiterverfolgen der Massnahmen zur Sicherstellung einer guten Qualität von neuen Siedlungsentwicklungen und der Ansätze zum Erhalt und zur Aufwertung von Frei- und Naherholungsräumen – Angebot einer bedarfsgerechten Beratung für die Gemeinden (Beratung SEin als Daueraufgabe)
Ungenügende ÖV-Erschliessung von Entwicklungsgebieten	– Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen (festgelegte Erschliessungsziele ÖV)	– diverse ÖV-Verbesserungen (z. B. Verlegung Bahnhof Laupen)	– Siedlungsentwicklung weiter an bereits gut erschlossene Lagen lenken – mangelhafte ÖV-Erschliessungen an zentralen Lagen verbessern – Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur aufwerten

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Starke Wärmebelastung in den Siedlungsgebieten	– Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Klima- und Energieziele leisten – Sichern von wertvollen Frei- und Grünräumen für Naherholung und angenehmes Siedlungsklima	– Erstellung von Klimaanalysen- und Planungshinweiskarten (Kanton und Stadt Bern)	– Zunehmende Überhitzung der Siedlungsgebiete vermindern durch klimagerechtere Gestaltung der Strassenräume, Plätze und Nebenflächen (Schwammstadtelemente) – Aufwertungsmassnahmen für verbessertes Mikroklima auf bestehenden Grün- und Freiräumen

Tab. 44 Handlungsbedarf Siedlung, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.

5.3.2 Landschaft

Stärken

Die Landschaftsqualität in der Region Bern-Mittelland wird als Alleinstellungsmerkmal betrachtet und ist damit ein wichtiger Standortfaktor. Herausragend ist einerseits die Durchgrünung des urbanen Kerngebietes, andererseits stechen die Nähe der Stadt zu grossräumigen und offenen Landschaften heraus. Die Region Bern-Mittelland verfügt damit über Siedlungsstrukturen, die eng mit der Landschaft verknüpft sind und nicht oder nur beschränkt die Nachteile grösserer, urbaner Räume aufweisen. Durch diese Verflechtung fehlen die «Unorte» der suburbanen Landschaften, welche in anderen Agglomerationen zumeist grosse Flächen einnehmen, in der Region Bern-Mittelland fast gänzlich.

Eine besondere Qualität in diesem Zusammenhang sind einerseits die zahlreichen Grünkorridore und Grüninseln in den zentralen Bereichen der Agglomeration und andererseits das Grüne Band in der Übergangszone zwischen urbanem Kerngebiet, Agglomerationsgürtel und Umland. Sie prägen das grüne Erscheinungsbild des Siedlungsgebiets, gliedern den Agglomerationsraum und tragen zusammen mit den Freiräumen massgeblich zur städtischen Lebensqualität bei. Das Grüne Band und die siedlungsprägenden Grünräume innerhalb der Siedlungsstruktur leisten einen positiven Beitrag zur ökologischen Vernetzung und zu einem ausgeglichenen Stadtklima und erfüllen eine Vielzahl von Erholungsbedürfnissen.

Der Aareraum zählt zu den prägendsten Landschaftselementen in der Region Bern-Mittelland. Sowohl die Stadt Bern als auch die Agglomeration werden durch den Aareraum und seine Topografie geprägt. Die Aare und ihre intakten Aaretalhänge werden als wertvolle Naherholungsräume geschätzt.

Schwächen und Handlungsbedarf

Nutzungsdruck auf Landschaft und Freiräume

Die Qualitäten der Grünkorridore, Grüninseln und Freiräume sind heute einem zunehmenden Siedlungs- und Nutzungsdruck ausgesetzt. Der Trend hin zu einer höheren Nutzungsintensität wird sich durch das

Bevölkerungswachstum in Zukunft noch verstärken. Es gilt, die möglichen Beeinträchtigungen durch eine hochwertige Gestaltung der Grün- und Freiräume abzuschwächen. Ein «Auffüllen» dieser Räume zugunsten einer kurzfristigen Wohnstrategie kann übergeordnet zu einer Einbusse der Siedlungsqualität führen und ist daher nicht im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Die Definition der zukünftigen Siedlungsstruktur hat unter Berücksichtigung einer ausreichenden Versorgung an hochwertigen und gut vernetzten Grün- und Freiräumen zu erfolgen.

Defizite Freiraumversorgung

Infolge des Nutzungsdrucks bestehen Defizite bei der Freiraumversorgung. Diese Problematik betrifft insbesondere die Bevölkerung im urbanen Kerngebiet und im Agglomerationsgürtel. Im Hinblick auf einen angemessenen Versorgungsgrad und eine städtebauliche Stärkung der Siedlungsstrukturen sind genügend Frei- und Grünräume mit hoher Aufenthalts- und Bewegungsqualität zu schaffen. Als öffentliche Begegnungszonen attraktivieren sie das Wohnumfeld.

Isolierte Grün- und Freiräume, mangelhafte Vernetzung

Im Kontext der Siedlungsentwicklung ist die ökologische Vernetzung der Frei- und Grünflächen aufgrund von Siedlungen und Infrastrukturbauten beeinträchtigt. Die Vernetzung der Lebensräume ist aus stadtökologischer und stadtklimatischer Sicht zu erhalten und durch Neu- oder Umgestaltung aufzuwerten. Mit dem «Grünen Band», den «Vorranggebieten siedlungsprägende Grünräume» und der Bezeichnung von Erholungsschwerpunkten wurden im Bereich der Kernagglomeration wichtige Frei- und Grünräume bezeichnet und Massnahmen definiert. Diese gilt es sukzessive umzusetzen.

Ungenügende Zugänge zu Landschaftsräumen

Gewisse Erlebnis- und Naturräume in der Region Bern weisen eine ungünstige oder schlechte Erreichbarkeit auf. Es besteht Handlungsbedarf, die Zugänglichkeit der extensiv und intensiv genutzten Erlebnis- und Naherholungsgebiete und die Anbindung an die Landschaft, insbesondere an das «Grüne Band», den Aareraum und den Regionalen Naturpark Gantrisch (Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln) für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern und zu stärken.

Verlust an Landwirtschaftsflächen und ökologisch wertvollen Lebensräumen

Die Ausdehnung des Siedlungsgebiets und der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen – insbesondere in den Agglomerationsgemeinden – führen zunehmend zu einer Lebensqualitätsverminderung im Wohnumfeld und zu einem Verlust an Landwirtschaftsflächen, an ökologisch wertvollen Lebensräumen und der biologischen Vielfalt. Dabei ist ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal der Region – die enge Verknüpfung der Siedlungsstrukturen mit der Landschaft – gefährdet. Die Herausforderung besteht darin, im Rahmen einer qualitätsvollen Stadtraumplanung und von Nachverdichtungen den Verlust der Landschaft und deren Zerschneidung zu schmälern. Im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit bei der Landschafts- und Siedlungsentwicklung sind Grün- und Freiräume als integrale Bestandteile von Siedlungserweiterungen zu sichern und bewusst als Übergang zwischen Siedlungskörper und Landschaft zu gestalten und in Wert zu setzen.

Nach wie vor sind mancherorts gewisse Gewässerabschnitte und Flussufer beeinträchtigt oder eingedolt. Revitalisierungen und gestalterische Aufwertungen sollen vorangetrieben werden. Vor allem im Rahmen der Siedlungsentwicklung und der Erhöhung der Siedlungsqualität ergeben sich Chancen, die Gewässer (z. B. den städtischen Aareraum) als Grünkorridore mit ökologischen und klimatischen Funktionen zu revitalisieren und das Potenzial für die Naherholung besser auszunutzen.

Potenzial des Grünen Bands noch nicht ausgeschöpft

Das charakteristische «Grüne Band» wurde im Rahmen eines ARE-Modellvorhabens strategisch weiterentwickelt und Grundsätze zu funktionalen Räumen, ökologischer Vernetzung, Raumplanung und Frischluftversorgung festgehalten. Der prioritäre Handlungsbedarf liegt im Erhalt und der überkommunal abgestimmten Weiterentwicklung der bestehenden Landschafts- und Freiraumqualitäten. Das bedeutet auch, dass weitere konkrete Massnahmen für den Erhalt und die Inwertsetzung des «Grünen Bandes» definiert werden sollen, um das Potenzial dieses Übergangsraumes besser auszuschöpfen. Damit wird sichergestellt, dass das «Grüne Band» die unterschiedlichen Funktionen für Naherholung, ökologische Vernetzung und Frischluftversorgung langfristig gewährleisten kann. Bei künftigen Siedlungsentwicklungen innerhalb des «Grünen Bandes» sollen deshalb genügend Grünräume gesichert werden.

Nächtliche Überwärmung der Siedlungsgebiete, gleichzeitig Gefahr von Verlust bedeutender Grünflächen

Eine ausreichende Abkühlung der Siedlungsgebiete in der Nacht ist nicht überall gewährleistet. Der Grund dafür sind grossflächig versiegelte Bereiche, die die Hitze speichern, sowie der Unterbruch von Kaltluftströmungen durch ungünstige Bebauungsstrukturen. Das kann zu sogenannten Tropennächten und damit zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen. Unversiegelte Bereiche wirken kühlend, einige Grünflächen mit hoher bioklimatischer Bedeutung, gemäss kantonalen Klimakarten, sind aber durch bauliche Verdichtung gefährdet.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Nutzungsdruck auf Landschaft und Freiräume	– Hochwertige Grün- und Freiräume – Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Klima- und Energieziele und zur Biodiversität leisten	– Grünes Band, siedlungsprägende Grünräume und Erholungsschwerpunkte im Rahmen des AP2 und 3 definiert und gesichert – Vernetzungsmassnahme Veloweg 888 umgesetzt	– Erhalt und Aufwertung bestehender und Schaffen neuer Freiräume (z. B. im Rahmen von Arealentwicklungen) – Entwicklungsgebiete Wohnen/Arbeiten an geeigneten Lagen konzentrieren – Weitere Verbesserung der Vernetzung von Grün- und Freiräumen – Vertiefung Massnahmen, Definition Ausstattung für Grünräume, Erholungsschwerpunkte – Erhalt des «Grünen Bands» zur Sicherstellung der Durchlüftung des dichten
Defizite Grün- und Freiraumversorgung	– Hochwertige Freiraumqualität		
Isolierte Grün- und Freiräume	– Vernetzung von Grün- und Freiräumen für Nutzende und Ökologie		

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
			Siedlungskörpers im Kern der Agglomeration Bern unter dem Aspekt des Klimawandels – Weitere wichtige Grünflächen und Korridore erheben und sichern.
Teilweise ungenügende Zugänge zu Landschaftsräumen	– Gute Anbindung mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss in die Landschaft, v. a. der Erlebnis- und Freizeiträume – Koordination und Lenkung der Erholungsnutzung ~~suchenden~~	– Im Rahmen der regionalen Angebotskonzepte Optimierung von Busangebot und Überprüfung der Linienführung von Velofreizeitwegen	– Verbesserungen Zugänge und Verbindungen, insbesondere für ÖV und LV zu stadtnahen Landschaftsräumen, im «Grünen Band», entlang des Aareraums und in den Regionalen Naturpark Gantrisch
Gefahr von Verlust an Landwirtschaftsflächen und an ökologisch wertvollen Lebensräumen (Biodiversität)	– Erhalt von Kultur- und Naturräumen als identitätsstiftende Merkmale der Region	– Umsetzung der «Vorranggebiete Kulturlandschaften» als Massnahme im AP3 – Zielsetzungen betr. Biodiversität in Massnahme «Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume» im AP3 – Festlegung von Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung (vgl. Massnahme BM.S-Bgo) – Überführung der altrechtlichen Teilregionalen Richtpläne Landschaft und Ausscheidung von Landschaftsschongebieten für das RGSK 2025	– Weiterverfolgen der bisherigen Daueraufgaben – Schützen von ökologisch wertvollen und intakten Flächen – Siedlungsentwicklung lenken
Potenzial des «Grünen Bands» noch nicht ausgeschöpft	– Überkommunale Sicherung und Inwertsetzung des «Grünen Bands»	– Umsetzung und Kommunikation von Massnahmen im Grünen Band (z. B. Veloweg 888) – ARE-Modellvorhaben «Grünes Band» durchgeführt und Ergebnisse in Strategiepapieren festgehalten	– Weitere Massnahmen zur Inwertsetzung des «Grünen Bandes» definieren und umsetzen – Überkommunale Abstimmung von Aktivitäten/Massnahmen
Nächtliche Überwärmung der Siedlungsgebiete, gleichzeitig Gefahr von Verlust bedeutender Grünflächen	– Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Klima- und Energieziele leisten – Klimafunktion von Grün- und Freiräumen bei Siedlungsentwicklung berücksichtigen – Ausreichende Durchlüftung der Siedlungsgebiete sicherstellen	– Erstellung von Klimaanalysen- und Planungshinweiskarten (Kanton und Stadt Bern)	– Durchlässigkeit der Kaltluftkorridore bei Siedlungsentwicklung verstärkt berücksichtigen, um Durchlüftung der Siedlungskörper sicherzustellen – Grünflächen mit hoher Bedeutung für Kaltluftversorgung innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets sichern und aufwerten

Tab. 45 Handlungsbedarf Landschaft, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen

5.3.3 Fuss- und Veloverkehr

Stärken

In der Region Bern-Mittelland herrschen mehrheitlich günstige räumliche und verkehrspolitische Voraussetzungen für den Veloverkehr. Das urbane Kerngebiet der Agglomeration ist kompakt und die Zentren befinden sich in kurzer bis mittlerer Distanz zueinander (5–10 km). Dementsprechend gross ist das Potenzial für die Velonutzung in der Agglomeration und in der gesamten Region – gerade auch unter Berücksichtigung der Entwicklung bei den E-Bikes.
Der Bau von Velohauptrouten in der Region sowie der Ausbau von Velostationen und B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wurden vorangetrieben. In den urbanen Kerngebieten konnte der Anteil des Velos am Modal Split merklich gesteigert werden.

Schwächen und Handlungsbedarf Veloverkehr

Der Veloverkehr reagiert sehr sensibel auf Umwege und ist deshalb in hohem Masse auf direkte Verbindungen angewiesen. Zur Förderung und Attraktivierung des Veloverkehrs sind daher sowohl neue Verbindungen zu erstellen als auch Netzlücken zu schliessen und bestehende Routen aufzuwerten.
Bei mittleren und längeren Wegstrecken im Pendler- und Freizeitverkehr sind insbesondere direkte und komfortable Routen wichtig, um die Konkurrenzfähigkeit des Velos gegenüber dem MIV zu erhöhen. Bern will sich als Velohauptstadt positionieren. Der Anteil des Veloverkehrs ist in der Stadt Bern denn auch klar am höchsten. Er ist auch noch bedeutend in den Hauptkerngemeinden und zwischen diesen und der Stadt Bern. In den übrigen Gemeinden der Region ist er dagegen deutlich geringer. Es besteht somit ein grundlegender Handlungsbedarf, was die Velonutzung und die Etablierung einer Veloregion Bern-Mittelland anbelangt.

Zentrales Thema auf regionaler Stufe ist das Velohauptroutennetz. Die Planung und Realisierung von durchgehenden und direkten Velohauptrouten setzen eine überkommunale Zusammenarbeit voraus. Im Gegensatz zu einem bestehenden Netz, wo es oftmals nur um lokale Sanierungsprojekte geht, ist das Velohauptroutennetz zudem noch nicht abschliessend definiert. Neue Linienführungen sind teilweise zweckdienlicher als die Aufwertung und Beibehaltung von bestehenden Routen, besonders wenn die Zugänglichkeit und Nähe der Routen zu den Quell- und Zielgebieten verbessert werden kann. Dort, wo die Velohauptroute endet, beginnt das kommunale Netz, das ebenfalls sicher, durchgehend und attraktiv auszugestalten ist. Erst wenn Velonetze zusammenhängend wahrgenommen werden, steigt deren Bedeutung und damit auch der lokale Druck, Massnahmen umzusetzen.

Mit dem Sachplan Veloverkehr auf kantonaler Ebene sowie mit den Richtplänen Verkehr auf kommunaler Ebene bestehen planerische Instrumente zur flächigen Vernetzung des Fuss- und Veloverkehrs. Dort formulierte

Handlungsbedürfnisse in Form zu schliessender Netzlücken oder Aufwertungen fliessen in die regionalen Planungen mit ein.

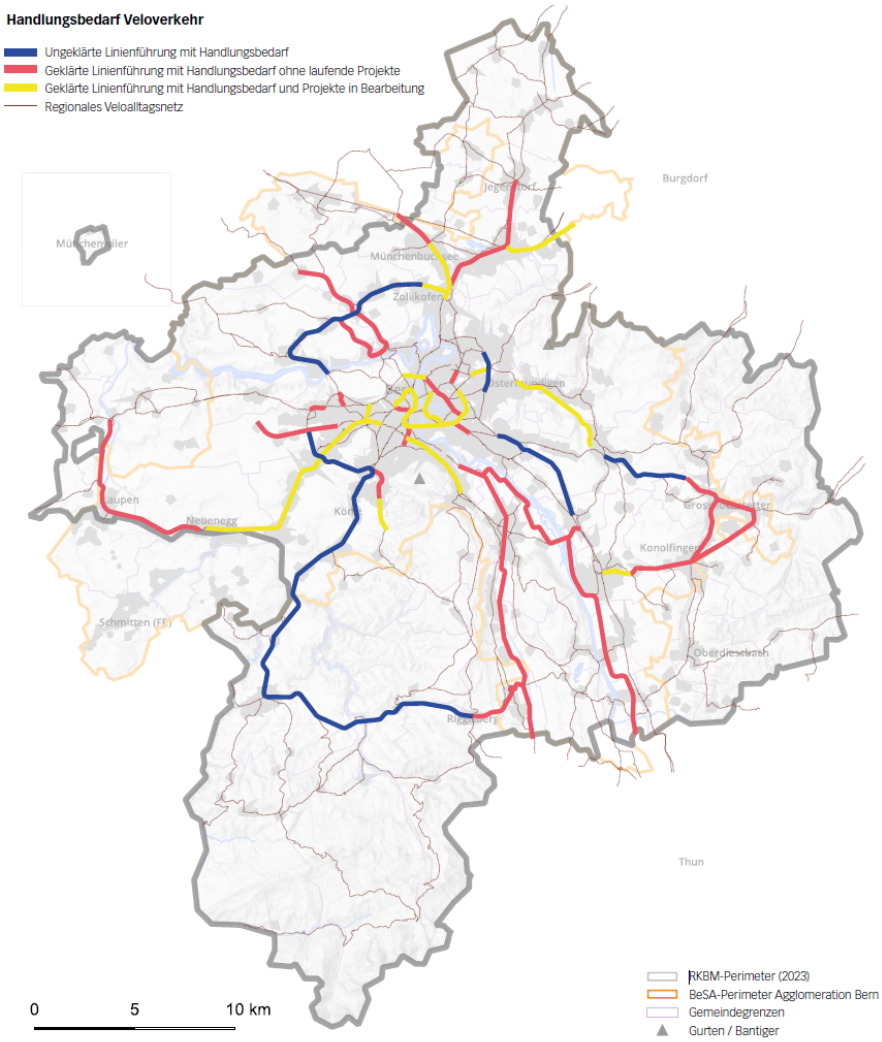


Abb.56 Handlungsbedarf Veloverkehr

Schwächen und Handlungsbedarf Fussverkehr

Mit dem Sachplan Wanderroutennetz auf kantonaler Ebene sowie mit den Richtplänen Verkehr auf kommunaler Ebene bestehen planerische Instrumente zur flächigen Vernetzung des Fussverkehrs. Dort formulierte Handlungsbedürfnisse in Form zu schliessender Netzlücken oder Aufwertungen fliessen in die regionalen Planungen mit ein.

Auch wenn der Fussverkehr kleinräumig ist und deshalb an dieser Stelle nicht im Detail vertieft wird, so ist er in allen Planungen ein wesentlicher Bestandteil. Defizite im Fussverkehr bestehen insbesondere dadurch, dass den Fussgänger/innen zu wenig Raum zur Verfügung steht (z. B. schmales Trottoir), der Weg nicht hindernisfrei ist (z. B. Treppen, hohe

Trottoirkanten) oder die Zugänglichkeit zu Orten eingeschränkt ist (z. B. mit Umwegen, fehlenden Querungsstellen). Exemplarisch wird an dieser Stelle besonders auf den Bahnhof Bern und die Altstadt Bern bezüglich der Zugänglichkeit zum Bahnhof Bern und der Verteilung der Fussgängerströme hingewiesen.

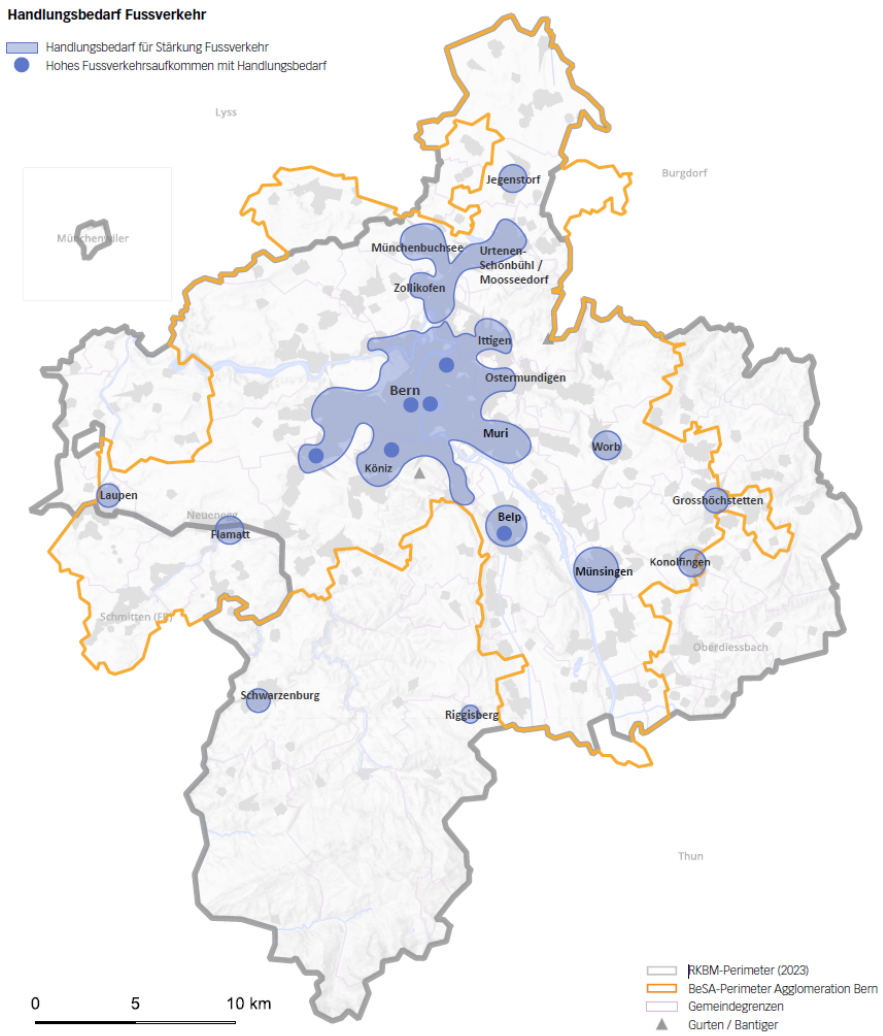


Abb. 57 Handlungsbedarf Fussverkehr

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Velo wird zu wenig genutzt, insbesondere in Pendeldistanz	– Netz aus radialen Velohauptrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards	– Erste Velohauptrouten sind in Betrieb genommen worden	– Weitere Velohauptrouten umsetzen, mit Tangentialverbindungen verknüpfen oder verlängern
Planung und/oder Realisierung des Netzes endet oft an Gemeindegrenzen	– Netz aus radialen Velohauptrouten mit hohen Standards	– Mit der 2010 gegründeten RKBM besteht eine gemeindeübergreifende Koordinations- und Planungsstelle	– Weiterentwicklung des Netzes und überkommunale Zusammenarbeit stärken – Die Realisierung von Projekten vorantreiben
Aufwertungsbedarf von Fuss- und Veloverbindungen sowie schliessen von Netzlücken in den Gemeinden	– (allgemeines Ziel, nicht verortet): dichtes, attraktives und sicheres Fuss- und Velonetz	– In den kantonalen Sachplänen Veloverkehr und Wanderroutennetz sowie in den kommunalen Richtplänen sind physische Netzlücken und qualitative Handlungsbedürfnisse festgehalten	– Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend/nach Bedarf Massnahmen zur Aufwertung ihres Fuss- und Velonetzes um (Dauerauffgabe)
Stadt Bern: wenige attraktive, zusammenhängende Fusswegverbindungen rund um den Bahnhof und in der Altstadt	– Attraktive Fusswegverbindungen und Umsteigebeziehungen	– Mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern werden neue Zugangsmöglichkeiten zum Bahnhof geschaffen	– Weitere Aufwertung Zugänge Bahnhof Bern und Aufenthaltsqualität Altstadt Bern

Tab. 46 Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen

5.3.4 Öffentlicher Verkehr

In der Region Bern-Mittelland besteht grundsätzlich ein gutes ÖV-Angebot. Mit der übergeordneten Mobilitätsstrategie Region Bern Mittelland 2040 und der darauf aufbauenden Netzstrategie ÖV hat sich die Region den zukünftigen Herausforderungen des öffentlichen Verkehrs angenommen und Handlungsansätze formuliert, um das ÖV-Netz in der Kernagglomeration entsprechend der wachsenden Nachfrage weiterzuentwickeln. Es bestehen primär zwei Formen von Handlungsbedarf: Die Kapazitäten für radiale Verbindungen Richtung Zentrum sind gezielt zu vergrössern und das Angebot an Tangentiallinien ist auszubauen.

Die Realisierung von wichtigen ÖV-Infrastrukturen trägt zu einer sukzessiven Weiterentwicklung des ÖV-Netzes bei und ermöglicht Ausbauten und Optimierungen des Taktfahrplans (z. B. von Bern Richtung Brünnen, Deisswil, Münsingen, Niederscherli und Zollikofen). Dazu werden im Rahmen des regionalen Angebotskonzeptes (RAK) die strategischen Grundlagen für die Bus- und S-Bahn-Linien hinsichtlich zukünftiger Gestaltung von Taktfahrplan, Transportgefässen und Linienführung bereitgestellt.

Der radial ausgerichtete Knoten Bern ermöglicht eine ausgeprägte Bündelung der Nachfrage und stellt mit seinen Durchmesserlinien eine Stärke im

ÖV-System der Region Bern-Mittelland dar. Das Projekt Zukunft Bahnhof Bern ist eine Schlüsselmassnahme, welche ab 2028 eine Neuorganisation der regional und national wichtigen ÖV-Drehscheibe Bahnhof Bern erlaubt. Zusammen mit den Projekten Entflechtung Wylerfeld und Holligen sowie Wankdorf Süd und Gümligen wird die Grundlage für weitere Taktverdichtungen im Fernverkehr und im S-Bahn-Verkehr geschaffen. Der neu positionierte RBS-Bahnhof sowie die neuen Zugänge Bubenberg und Länggasse ermöglichen bessere Umsteigebeziehungen und eine Entflechtung der Passagierströme. Durch verschiedene Instrumente entwickelt sich die Angebots- und Netzplanung der Region Bern-Mittelland kontinuierlich weiter und ergänzt dadurch die Siedlungsentwicklung.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Kapazitätsengpässe im Bahnhof Bern und auf den zulaufenden Strecken (SBB, RBS, BLS)	– Leistungsfähiges ÖV-Netz – Gezielter Ausbau von Mobilitätshubs	– Schlüsselmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern – Entflechtung Wylerfeld und Holligen sind aufgegleist und in Umsetzung	– Das Konzept City-Schiene ist zu vertiefen und die regionale Funktion der Bahnhöfe als Verkehrsdrehscheiben auszubauen, um die Verkehrsströme zu verteilen und zu lenken
Kapazitätsengpässe auf dem Schienennetz im Aare-, Gürbe-, Wangen- und Worblental	– Leistungsfähiges ÖV-Netz	– Doppelspurausbau Wabern–Kehrsatz ist aufgegleist	– Kapazitäten dort erhöhen, wo sie am effizientesten wirken (z. B. drittes Gleis im Aaretal, viertes Gleis Wankdorf–Löchligut, Wendegleise Brünnen, Doppelspurausbau Liebefeld, Ausbauten für Taktverdichtungen zwischen Boll und Deisswil)
Zwischen dem überregionalen Bahnverkehr (IC, IR, RE) und dem Regionalverkehr (S-Bahn, Tram, Bus) gibt es nur wenige Schnittstellen: kaum Entlastungsmöglichkeiten für den Bahnhof Bern	– Leistungsfähiges ÖV-Netz	x	– Weitere RE-Haltemöglich-keiten im Netz: z. B. Bern Wankdorf, Europaplatz
Kapazitätsengpässe (Tram, Bus) in der Innenstadt von Bern und auf einzelnen radialen Zulaufstrecken	– Dichtes ÖV-Netz in der Kernagglomeration aus radialen und tangentialen Linien	– Optimierungen Tram- und Busliniennetz und Transportgefässe, u. a.: L20 Einsatz Doppelgelenk-Trolleybusse, neue Linie L18 (Verdichtungskurs für L20), L9 Verdichtungskurse mit Bus Bern Bahnhof–Guisanplatz, L10 Verdichtungskurse – Alternative Angebote testen: Pilot selbstfahrender Kleinbus Marzili	– Tramnetzausbau gemäss ÖV-Netzstrategie; die ZMB zur 2. Tramachse wird bis 2025 die Bestvariante von drei noch verbleibenden Linienführungen liefern. – Umsetzung Tram Bern–Ostermundigen – Taktverdichtung Tramlinien 6/9; Einsatz grösserer Busse Linie 21 – Mittelfristiges Angebot für die überlastete Buslinie 10, Ast Köniz. Die ZMB ÖV Köniz /

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
			Bern Süd bildet die Basis für den weiteren Angebotsausbau – Prüfung neuer Tangentialverbindungen (Ost, Süd und West) evtl. mit Tram sowie weiteren tangentialen Buslinien zur Entlastung des Zentrums
Fehlende Verbindungen zwischen Stadtteilen und Gemeinden	– Dichtes ÖV-Netz in der Kernagglomeration aus radialen und tangentialen Linien	– Verlängerungen und Neuverknüpfung von Buslinien (z. B. L28 Wankdorf–Ostermundigen–Thunplatz–Bahnhof Weissenbühl, L31 bis Brunnadernstrasse, L12 Holligen–Bern Bahnhof–Zentrum Paul Klee, L22 Westtangente Brünnen–Niederwangen–Köniz)	– Das ÖV-Netz ist nachfragegerecht auszubauen, und tangentiale Verbindungen zur Entlastung des Zentrums sind zu schaffen
Behinderung des strassengebundenen ÖV (Fahrzeitverlust; «Handorgel»-Prinzip)	– Dichtes ÖV-Netz in der Kernagglomeration aus radialen und tangentialen Linien	– Punktuelle ÖV-Priorisierungen	– Im Rahmen von Sanierungsmassnahmen ist den Bedürfnissen des ÖVs Rechnung zu tragen; wo möglich sind Massnahmen zur ÖV-Priorisierung zu prüfen.
Ungenutzte Potenziale zur Elektrifizierung des strassengebundenen ÖV	– Siedlungsverträgliche Strassenräume	– Trolleybusbetrieb Linien 11, 12 und 20; Pilotprojekte E-Bus Linien 17 und 19 umgesetzt	– Ausbau der Elektromobilität und alternativer Antriebe

Tab. 47 Handlungsbedarf ÖV, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen

5.3.5 Motorisierter Individualverkehr

Stärken

Die Region Bern-Mittelland hat die 2003 formulierte 3V-Strategie («vermeiden, verlagern, verträglich gestalten») planerisch konsequent verfolgt und in den Agglomerationsprogrammen 1–3 respektive RGSK I und II als wichtige Grundstrategie verankert. Sie hat das gemeinsame Verständnis der Mobilitätszukunft in der Region Bern-Mittelland gestärkt, indem sie Rückhalt für eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrspolitik schuf und die geforderten Massnahmen und Projekte legitimierte.

In den beiden letzten Jahrzehnten hat sich die Mobilität jedoch auf verschiedenen Ebenen grundlegend verändert. Vor 20 Jahren gab es praktisch keine marktfähigen E-Bikes und E-Autos, die Sharing-Kultur und die Digitalisierung der Mobilität mit Apps steckten noch in den Anfängen und die Förderung des ÖVs und Veloverkehrs als Alternative zum MIV hat erst Fahrt aufgenommen. 2019 hat die Region daher die neue Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 erarbeitet, in der die 3V-Strategie um die Stossrichtung «vernetzen» zur 4V-Strategie erweitert wurde. Als zentrale,

langfristige Vision besteht das Ziel einer «effizienten, nachhaltigen und vernetzten Mobilität für alle».

Statistische Analysen der letzten Jahre zeigen Entwicklungstendenzen auf, welche die Grundziele der RGSK I und II stützen. So konnte eine Veränderung des Modal Splits im urbanen Kerngebiet zugunsten des öffentlichen Verkehrs und Veloverkehrs festgestellt werden. Weiter reduzierte sich in der Stadt Bern die Anzahl an Haushalten mit Auto. Beide Aspekte zeigen auf, dass mit den getroffenen Massnahmen der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr attraktiver geworden sind. Durch die Verlagerung sowie die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten gemäss «Berner Modell» entstehen Möglichkeiten für Verbesserungen, die allen Verkehrsträgern zugutekommen.

Die Unfallzahlen konnten seit 2014 weiter gesenkt werden. Die Entwicklung der Verunfallten-Zahlen zeigt, dass die in der Vergangenheit getätigten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ihre Wirkung zeigen.

Schwächen und Handlungsbedarf

Die zentrale Herausforderung besteht im Umgang mit der prognostizierten Verkehrszunahme beim MIV, wobei hier immer das Ziel sein soll, eine Verlagerung und das Vermeiden von MIV-Fahrten mit der Schaffung attraktiver Velorouten und ÖV-Angebote zu erreichen. Neben einem anhaltenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum wirkt sich auch ein zunehmender Freizeitverkehr auf die Auslastung des MIV-Verkehrsnetzes aus. Weiterer Handlungsbedarf besteht bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrsaufkommens. Insbesondere in den Ortszentren erfordern die verschiedenen Nutzungsansprüche Veränderungen. Mit einer Senkung des Geschwindigkeitsniveaus oder dem Koexistenz-Ansatz gemäss «Berner Modell» können beispielsweise die unterschiedlichen Ansprüche der einzelnen Nutzergruppen unter einen Hut gebracht werden. Bei Umgestaltungen der Ortszentren ist der Aspekt der Verkehrssicherheit als integraler Bestandteil der Planung zu betrachten.

Durch die konsequente Zielverfolgung der Siedlungsentwicklung nach innen, dem Bauen an verkehrlich gut erschlossenen Lagen und der Aktivierung von ungenutzten Reserven ergeben sich für eine siedlungsverträgliche Mobilität zunehmend auch Handlungsbedürfnisse im Bereich des Lärmschutzes. Hierunter fallen Wohn- und Arbeitsplatzstandorte in der Nähe von Autobahnen, Hauptverkehrsachsen und Bahngleisen.

Mit dem Bypass Ost bietet sich im Abschnitt Bern–Muri die Chance, die stark trennende Autobahn A6 zu einer stadtverträglichen Stadtstrasse rückzubauen. Damit könnte zu einer umfassenden Aufwertung von Stadtquartieren beigetragen werden. Als Konsequenz – zur weiterhin verfolgten Kanalisierung des Ver-kehrs auf den National- und den

Hauptverkehrsstrassen – muss sichergestellt sein, dass an den Schnittstellen zwischen diesen Netzen keine über-mässigen Überlastungen entstehen.

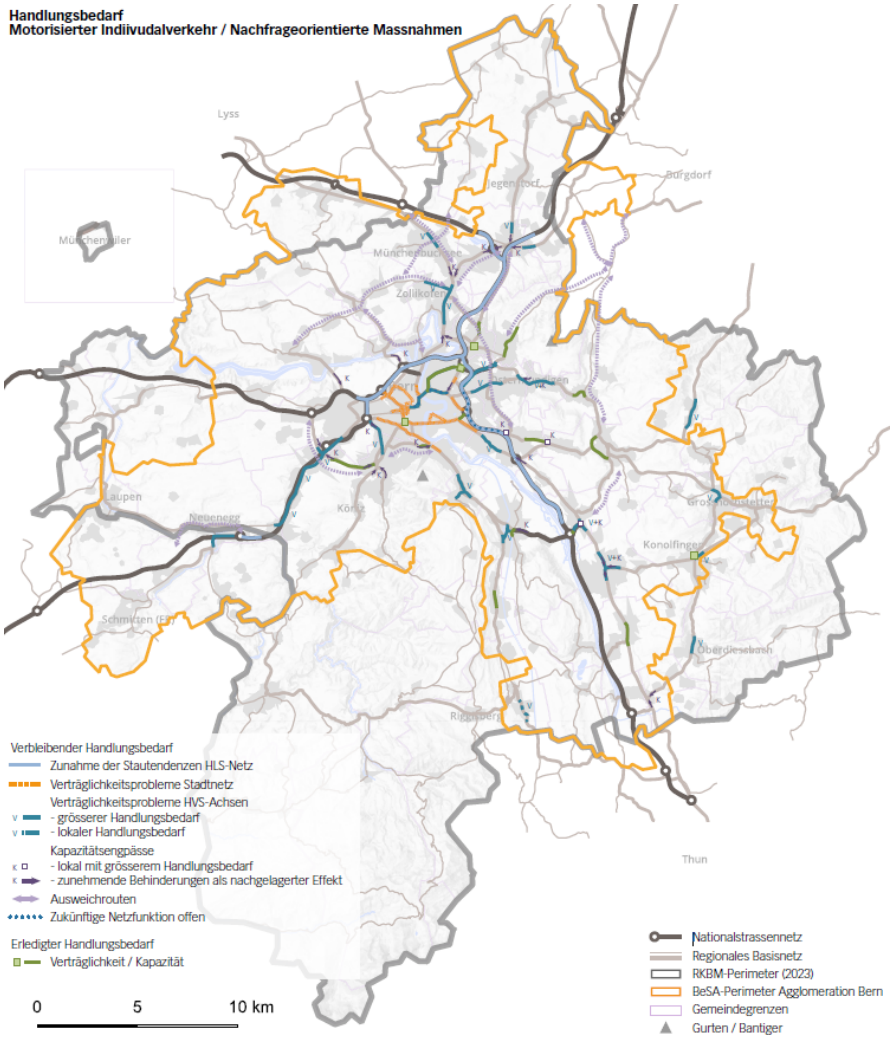


Abb. 58 Handlungsbedarf MIV

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Überlastung der Strassen führt zur Minderung der Aufenthaltsqualität auf den betroffenen Achsen und zu Ausweichverkehr. (Prognostizierte) Verkehrszunahme: Steigende Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden an den gleichen Raum: Verkehrssicherheit	– Entlastung der Ortszentren und Quartiere durch eine konsequente Lenkung des Verkehrs auf das jeweils übergeordnete Netz	– Verbesserung der Verkehrssicherheit und der verträglichen Abwicklung des Verkehrsaufkommens durch Aufwertung von Strassenräumen – Laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten	– Weitere Sanierung von Strassenräumen – Umsetzung Verkehrsmanagement (diverse Teilprojekte) – Laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten
Zunehmende Siedlungsverdichtung entlang von MIV- und ÖV-Achsen führt zu Lärmschutzproblemen	– Siedlungsverträgliche Strassenräume	– Einführung von Temporeduktionen im Rahmen von Sanierungsprojekten	– Verstärkte Beachtung der Lärmschutzproblematik in der Siedlungsentwicklung – Mitfinanzierung von Lärmschutzmassnahmen
Nationalstrassennetz: Stau, Kapazitätsengpässe und grossräumiger Ausweichverkehr	– Leistungsfähiges und sicheres Nationalstrassennetz – Überlastung der Schnittstellen zum lokalen Strassennetz verhindern	– Projektierungen sind erfolgt oder im Gang (Projekte siehe verbleibender Handlungsbedarf)	– Umsetzung der übergeordneten Projekte (z. B. STEP-NS): BUGAW, PUN, Bypass Bern-Ost, 6-/8-Spur-Ausbau zw. Wankdorf–Kirchberg, Erweiterung Wankdorf–Weyermannshaus
Gemeinden, Kanton und Region stellen unterschiedliche Ansprüche an das Basisstrassennetz (Netzfunktion von Strassen ist zu klären)	– Leistungsfähiges Netz – Siedlungsverträgliche Strassenräume	x	– Funktion und Bestandteile des Basisstrassennetzes sind von Gemeinden, Kanton und Region gemeinsam zu definieren.

Tab. 48 Handlungsbedarf MIV, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen

5.3.6 Kombinierte Mobilität

Stärken

Die Auslastung der bestehenden P+R- und B+R-Anlagen liegt in der Grössenordnung von 75 bis 85 %. Die grossen P+R-Anlagen (z. B. Gümmenen, Kiesen, Münsingen und Worb Dorf) sind allesamt sehr gut ausgelastet, teilweise besteht auch eine Überlastung. Dies stellt daher auch einen Handlungsbedarf dar. Beim Bahnhof Bern zeigt sich, dass die meisten oberirdischen, kostenlosen Veloabstellflächen im Bahnhofumfeld stark überbelegt sind.

Von den fünf Velostationen beim Bahnhof Bern weisen die Standorte Bollwerk und Milchgässli, welche gut erschlossen an den Hauptzufahrtsachsen liegen, eine gute bis sehr gute Auslastung auf. Die Velostationen

Welle 7, Schanzenbrücke und PostParc, die zum heutigen Zeitpunkt weniger gut erreichbar sind, weisen noch Reserven auf.

Entsprechend dem von der Stadt Bern anvisierten Ziel, eine deutliche Steigerung des Veloanteils am Modal Split zu erreichen, werden auch die Planungen zum Ausbau der Veloabstellplätze im Bahnhofsperimeter vorangetrieben. So wird im Rahmen des Ausbaus ZBB eine neue Verbindung zwischen der Velostation PostParc und der Bahnhofshalle erstellt, um die Zugänglichkeit zur Bahnhofshalle respektive den Perrons zu verbessern. Weitere Velostationen sind in Planung.

Auch bei den Bahnhöfen in der Agglomeration erfolgt ein stetiger Ausbau respektive Planungsfortschritt bei den Veloabstellplätzen (z. B. Konolfingen, Münsingen, Ostermundigen), sodass die kombinierte Mobilität gestärkt werden kann.

Das Potenzial der kombinierten Mobilität wurde mit der «Studie Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern Mittelland» aufgezeigt. In einem nächsten Schritt wird es nun darum gehen, den als prioritär identifizierten Handlungsbedarf mit konkreten Massnahmen anzugehen und so die Drehscheibenfunktion einzelner Standorte gezielt zu stärken.

Schwächen und Handlungsbedarf

Die Region hat sich in den vergangenen Jahren stark auf die Attraktivitätssteigerung und Funktionsfähigkeit der einzelnen Verkehrsnetze konzentriert. Es wurde bisher in erster Priorität versucht, für alle Verkehrsmittel das jeweilige Netz optimal und sicher auszugestalten. Und dies oftmals bei parallel oder auf der gleichen Achse verlaufenden Routen, die sich dementsprechend untereinander konkurrenzieren.

Die Vernetzung, das heisst die Kombination der einzelnen Verkehrsmittel, wurde dagegen nicht immer so stark vorangetrieben wie möglich und die Umsteigesituationen noch nicht überall befriedigend gelöst. In der Folge hat die Bevölkerung die vernetzte und kombinierte Mobilität noch wenig genutzt. Dabei stellt die Förderung von attraktiven Wegketten einen effizienten Mobilitätsmanagement-Ansatz dar, um hochfrequentierte Abschnitte zu entlasten (z. B. Wechsel von MIV auf ein Sharing- oder Pooling-Angebot).

Mit der zunehmenden Bedeutung von Mobilitäts-Apps und dem dank der Digitalisierung zunehmend einfachen Zugang zu Sharing-Angeboten erhöht sich das Potenzial der kombinierten Mobilität. Entsprechend bietet der Auf- und Ausbau von Verkehrsdrehscheiben gemäss der «Studie Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland» vom September 2023 neue Perspektiven.

Im Bereich des Freizeitverkehrs besteht die Herausforderung, die Verkehrsmittelwahl der Vielzahl an Hotspots, die weiterhin verstärkt mit dem MIV besucht werden und welche die Verkehrsbelastung in bestimmten

Zeitfenstern erhöhen (z. B. an Wochenenden, saisonabhängig, abends/nach Feierabend, bei schönem oder schlechtem Wetter) auf andere Verkehrsmittel umzulenken. Hierfür braucht es neben einer regionalen Gesamtstrategie auch individuelle Lösungen für die Hotspots, damit die Umlagerung auf andere Verkehrsmittel gelingt.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Weiterhin hoher MIV-Anteil am Modal Split ausserhalb der Kernagglomeration	– Förderung multimodale Mobilität	– Neu- und Ausbau B+R respektive Velostationen an Bahnhöfen, Ausbau und Optimierung ÖV-Knoten (Bahn/Bus) und ÖV-Angebot (Takt) – Initiierung Veloverleihsystem Stadt Bern	– Bessere Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie Entwicklung von multimodalen Drehscheiben – Alternative Mobilitätsoptionen prüfen (ÖIV, PMDs, Sharing, etc.) – Weiterentwicklung ÖV-Netz und -Angebot – Noch fehlende Lücken bei der Anbindung der S-Bahnhöfe an den ÖV-Feinverteiler schliessen – Zur Entlastung der Schnittstellen zwischen Autobahnen und übrigem Strassennetz sind auch neue P+R-Anlagen direkt im Anschluss an Autobahnknoten vertieft zu prüfen
Teilweise Überlastung bestehender Veloabstellplätze	– Förderung multimodale Mobilität	– Neu- und Ausbau B+R respektive Velostationen an Bahnhöfen	– Fortführung nachfrageorientierter Ausbau der Veloparkierung inkl. Ladestationen für E-Bikes
Hoher MIV-Anteil bei Freizeit-Hotspots (insbesondere im ländlichen Raum)	– Förderung multimodale Mobilität – Gute Anbindung mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss in die Landschaft, v. a. der Erlebnis- und Freizeiträume	– Einführung PP-Bewirtschaftung Naturpark Gantrisch	– Reduktion MIV-Anteil bei Freizeit-Hotspots: Gesamtstrategie und individuelle Strategien mit Stärkung nachhaltiger Verkehrsmittel

Tab. 49 Handlungsbedarf kombinierte Mobilität, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen

5.3.7 Nachfrageorientierte Mobilität

Stärken

Mit dem Verkehrsmanagement Region Bern nimmt sich die Region Bern in einer grossräumigen und zusammenhängenden Strategie den Herausforderungen der Verkehrssituation auf mehreren Ebenen an. Die Dosierung des aus/nach Bern fahrenden Verkehrs wird dabei ebenso als Ziel formuliert wie ein siedlungsverträgliches Verkehrsaufkommen in den Zentren der Agglomerationsgemeinden. Mittels eines Verkehrsmanagements werden die Lichtsignalanlagen innerhalb einzelner Verkehrsräume aufgrund des aktuellen Verkehrsaufkommens koordiniert und dynamisch gesteuert, um den Verkehr auch bei grossem Andrang aufrechtzuerhalten. Dadurch werden Strassenausbauten erst später oder gar nicht notwendig.

Schwächen und Handlungsbedarf

Die Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2040 zeigt eine Zunahme des Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz auf. Doch bereits heute bestehen in der Kernagglomeration Überlastungserscheinungen, welche vor allem in den Hauptverkehrsstunden am Morgen und Abend auftreten: Stau, Kolonnenfahrten, Behinderung des strassengebunden öffentlichen Verkehrs, geringe Aufenthaltsqualität und grossräumiger Ausweichverkehr.

Das Verkehrsmanagement (VM) der Region Bern zielt auf eine verträgliche Abwicklung der Verkehrsströme auf den radial zur/von der Stadt Bern zu-/wegführenden Achsen. In den Gemeinden rund um die Stadt Bern sind Massnahmen in erster Linie auf dem Kantonsstrassennetz vorgesehen, und nur situativ bestehen flankierende Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz. In der Kernstadt erfolgt ein wichtiger Teil des Verkehrsmanagements auch auf den Gemeindestrassen.
Die Herausforderung des VM Region Bern ist, den Verkehr weitgehend so zu lenken und zu steuern, dass die VM-Ziele innerhalb der VM-Zellen erreicht werden, ohne dass sich die heutige Verkehrsproblematik der Kernagglomeration mit der Inbetriebnahme des VM Region Bern in die Agglomerationsgemeinden respektive in den ländlichen Raum verlagert und dort zu Stau sowie Ausweich- und Schleichverkehr führt. Dies setzt allerdings auch voraus, dass der Verkehr auf dem Nationalstrassennetz ungehindert fliesst und der Verkehr möglichst lange auf dem Nationalstrassennetz gebündelt werden kann.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Überlastung Hauptverkehrsstrassen	– Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf	– Sanierung Ortsdurchfahrten – Weiterentwicklung ÖV-Angebot – Beginn Bau Velohauptroutennetz	– Inbetriebnahme Verkehrsmanagement Region Bern
Verlagerung der Verkehrsprobleme in die weiteren Agglomerationsgemeinden respektive in den ländlichen Raum durch Inbetriebnahme Verkehrsmanagement Region Bern	– Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf	x	– Frühestmöglicher Umstieg vom MIV auf alternative Verkehrsmittel fördern – MIV bleibt so lange wie möglich auf den übergeordneten Netzen (z. B. Nationalstrassen)
Fehlende regionale Managementstrategie für den Güter-/Wirtschaftsverkehr	– Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf – Keine spezifische Aussage im Zukunftsbild zum Güter-/Wirtschaftsverkehr; die Wirtschaftskraft der Region Bern ist jedoch zu stärken und der Wirtschaftsverkehr optimal zu organisieren	– Etablierung Velokurier – Stadt Bern: Erarbeitung Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt und Pilotprojekt 2016–2018 «Mir sattlä um!» zum Einsatz von e-Cargobikes in KMU	– Entwicklung von regionalen Strategien zur Bündelung/Lenkung von Warenströmen; Verträglichkeit im Siedlungsraum erhöhen – Prüfung und raumplanerische Sicherung möglicher Standorte für Logistik-Hubs in der Kernagglomeration, die zur Bündelung der Feinverteilung der Waren auf der letzten Meile beitragen

Tab. 50 Handlungsbedarf nachfrageorientierte Mobilität, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen

6. Strategien

Das Kapitel 6 ist behördenverbindlich.

Die in diesem Kapitel aufgezeigten Teilstrategien Siedlung, Landschaft, Umwelt und Verkehr zeigen die geplanten Handlungsfelder, um die Agglomeration auf das definierte Zukunftsbild 2040 auszurichten. Sie leiten sich aus dem Zukunftsbild ab und basieren auf der Situations- und Trendanalyse sowie auf dem Handlungsbedarf.

6.1 Teilstrategie Siedlung

6.1.1 Generelle Strategie Siedlungsentwicklung

Angesichts des anhaltenden Bevölkerungswachstums und des ebenfalls zunehmenden Wohnflächenkonsums sowie vor dem Hintergrund des revidierten Raumplanungsgesetzes ist eine ressourcenschonende, nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen an gut erschlossenen Lagen anzustreben. Dazu werden folgende Strategieelemente definiert:

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Lenken der Siedlungsentwicklung Gegenwärtige regionale Raumnutzerdichte bei Gebietsentwicklungen beibehalten	– Weiterverfolgen der geeigneten, bereits definierten und neuer Entwicklungsgebiete – Unterstützung bei der Mobilisierung der Baulandreserven und Umstrukturierungsgebiete etablieren (Beratung SEin als Daueraufgabe) – Siedlungsentwicklung weiter an bereits gut erschlossene Lagen lenken, mangelhafte ÖV-Erschliessungen an zentralen Lagen verbessern	– Siedlungsentwicklung auf die bestehende und absehbare Verkehrsinfrastruktur mit ÖV-Achsen als Rückgrat ausrichten – Bevölkerungswachstum primär an gut erschlossenen, zentralen Lagen der Agglomeration und der Regionalzentren konzentrieren – Arbeitsplatzwachstum hauptsächlich in den kantonalen und regionalen Schwerpunkten konzentrieren – Baulandreserven ausnützen, massvolle Verdichtungen und Umstrukturierungen
Siedlungsentwicklung nach innen in erster Priorität	– Aufzeigen der Chancen von Innenentwicklung gegenüber der Bevölkerung – Angebot einer bedarfsgerechten Beratung für die Gemeinden (Beratung SEin als Daueraufgabe)	– Innere Reserven von regionaler Bedeutung identifizieren – Baugesetzliche Instrumente zur Aktivierung dieser Reserven nutzen – Hohe städtebauliche Qualität sichern und auf vorhandene sozioökonomische und ortsbauliche Strukturen Rücksicht nehmen – Bestehende Siedlungsstrukturen unter Berücksichtigung der Qualität der Lebensräume und ihrer Lage dem Ort angemessen massvoll verdichten – Bauliche Verdichtung als Chance nutzen, ein schlecht nutzbares oder schlecht mit übergeordneten

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
		Freiräumen vernetztes Wohnumfeld aufwerten – Industrie- und Verkehrsbrachen (Bahn) werden in Wert gesetzt: Die Umstrukturierung und -nutzung freier oder frei werdender Flächen von regionaler Bedeutung forcieren
Siedlungserweiterungen an geeigneten zentralen Lagen mit Einordnung ins Landschaftsgefüge und nach Prinzipien der Nachhaltigkeit	– Weiterverfolgen der geeigneten, bereits definierten und von neuen Entwicklungsgebieten – Weiterverfolgen der Massnahmen zur Sicherstellung einer guten Qualität von neuen Siedlungsentwicklungen – Siedlungsentwicklung weiter an bereits gut erschlossene Lagen lenken – Kompensationsmöglichkeiten für beanspruchte Fruchtfolgeflächen aufzeigen	– Siedlungsergänzungen gezielt in geeigneten, regionalräumlich zentralen Gebieten vornehmen – Grössere Siedlungserweiterungen auf gut mit dem ÖV erschlossene Lagen konzentrieren – In den übrigen Räumen punktuelle Siedlungserweiterungen ermöglichen – Bei Siedlungserweiterungen auf eine ortsbauliche Integration in den bestehenden baulichen und freiräumlichen Kontext achten – Regionaler Ausgleich Wohnbaulandbedarf
Attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft Verfügbarkeit von Gewerbezonen Entlastung von (Um)nutzungsdruck Projektbezogene Betriebserweiterungen ermöglichen	– Sichern insbesondere von zentrumsnahen Arbeitszonen, Vermeiden von Umnutzungsdruck – Ergänzend Bezeichnen von neuen regionalen Gewerbezonen und Arbeitsgebieten	– Ausreichendes Flächenangebot für die wirtschaftlichen Aktivitäten bereitstellen – Zusammenarbeit mit den Akteur/innen der Wirtschaft verstärken – Kantonal und regional bedeutende Arbeitsplatzstandorte (ESP, ViV) zu attraktiven, wirtschaftlichen Polen weiterentwickeln – Für die Entwicklung des bestehenden lokalen Gewerbes Ergänzungen von lokalen Arbeitszonen ermöglichen
Dichte, gut gestaltete und identitätsstiftende Siedlungsstrukturen mit geeigneten Freiräumen	– Siedlungszäsuren durch Festlegung von Siedlungsbegrenzungslinien (regional) und Restriktionen bei Kulturland- und Fruchtfolgeflächenbeanspruchung (kantonale Bauverordnung) sichern	– Qualität des aktuellen baulichen Bestands halten – Siedlungsgeprägte Landschaftsteile und Grünräume in ihrer Funktion

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Sichern von wertvollen Freiräumen und Naherholungsgebieten	– Weiterverfolgen der Massnahmen zur Sicherstellung einer guten Qualität von neuen Siedlungsentwicklungen und der Ansätze zum Erhalt und zur Aufwertung von Frei- und Naherholungsräumen – Angebot einer bedarfsgerechten Beratung für die Gemeinden (Beratung SEin als Daueraufgabe) – Aufwertungsmassnahmen für verbessertes Mikroklima auf bestehenden Freiräumen umsetzen – verbesserte Retention und Kühlung der Siedlung umsetzen	als Erholungsräume und ökologische Nischen weiterentwickeln – Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet strikt~~er~~ trennen – Gesamtqualität bei regional bedeutsamen Siedlungserweiterungen mit qualitätssichernden Varianzverfahren sichern – Kaltluftversorgung und kühlende Ausstattung von Freiräumen zur Hitzeentlastung sichern, Strassenbauprojekte klimaangepasst ausgestalten

Tab. 53 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Siedlung.

Für den Bereich Siedlung können die Strategieelemente im Detail zu folgenden übergeordneten Teilstrategien gruppiert werden:

Lenkung der Siedlungsentwicklung

- Die Siedlungsentwicklung wird primär auf die bestehende und absehbare Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet. Das Rückgrat bilden die ÖV-Achsen, deren Kapazitäten bei Bedarf ausgebaut werden können.
- Das Bevölkerungswachstum wird damit in erster Linie im inneren, gut erschlossenen Teil der Agglomeration und in den Regionalzentren konzentriert (Berücksichtigung der Zentralitätsstruktur).
- Die zusätzlichen Arbeitsplätze werden hauptsächlich in den definierten kantonalen und regionalen Schwerpunkten angesiedelt. Lokale Arbeitsgebiete abseits dieser Schwerpunkte sind primär auf die Entwicklung des bestehenden Gewerbes abgestimmt.
- Die Deckung des zusätzlichen Flächenbedarfs erfolgt durch Ausnützen der Baulandreserven, durch massvolle Verdichtungen und Umstrukturierung sowie durch gezielte Siedlungsergänzungen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten.
- Die Nutzung von bisher unbebauten Grundstücken an geeigneter Lage wird forciert. Bei Grundstücken an ungeeigneten, z. B. schlecht erschlossenen Lagen wird eine Verlagerung geprüft.
- Die Umstrukturierung und -nutzung freier oder frei werdender Flächen von regionaler Bedeutung werden forciert.
- Industrie- und Verkehrsbrachen (Bahn) werden in Wert gesetzt: Die Umstrukturierung und -nutzung freier oder frei werdender Flächen von regionaler Bedeutung werden forciert.
- Einrichtungen wie Sportanlagen mit regionalem Einzugsgebiet und (teil)regionaler Bedeutung werden regional beurteilt, koordiniert geplant und am richtigen Ort erstellt (regionaler Richtplan Sportanlagen).
- Angesichts der aktuellen politischen Realitäten in den Gemeinden und der Einstellung von Teilen der Bevölkerung ist die Akzeptanz sowohl für die Siedlungsentwicklung nach innen als auch – bei besonders

geeigneten regionalräumlich zentralen Gebieten – für Siedlungsergänzungen zu erhöhen.

Siedlungsentwicklung nach innen

- Die inneren Reserven, insbesondere diejenigen von regionaler Bedeutung, sind zu identifizieren. Die baugesetzlichen Instrumente zur Aktivierung dieser Reserven werden genutzt.
- Bestehende Siedlungsstrukturen sind unter Berücksichtigung der Qualität der Lebensräume und ihrer Lage (gute Erreichbarkeiten in Bezug auf Verkehr, Grundversorgung und Grünräume) dem Ort angemessen massvoll zu verdichten.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen hat mit hoher städtebaulicher Qualität und unter Rücksichtnahme auf vorhandene sozio-ökonomische und ortsbauliche Strukturen zu erfolgen.
- Die Nachverdichtung erhaltenswerter Quartiere und die Transformation umzustrukturierender Quartiere sollen die Nutzungs- und Gestaltungsqualität des Wohnumfelds verbessern und nicht einschränken.
- Die bauliche Verdichtung wird als Chance genutzt, um bei umzustrukturierenden Gebieten ein schlecht nutzbares oder schlecht mit übergeordneten Freiräumen vernetztes Wohnumfeld aufzuwerten. Im Zuge baulicher Eingriffe können bislang fehlende Rückzugsräume, Spielflächen und multifunktional nutzbare Freiräume bereitgestellt werden.
- Siedlungserweiterungen von regionaler Bedeutung erfolgen nur an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen und primär in der Kernagglomeration, auf den Entwicklungsachsen und in Regionalzentren. In den übrigen Räumen sind punktuelle Siedlungserweiterungen möglich.
- Bei Siedlungserweiterungen ist stets auf eine ortsbauliche Integration in den bestehenden baulichen und freiräumlichen Kontext zu achten.
- Über ein regionales Transfermodell Wohnbaulandbedarf werden die Bedingungen zum Abtausch Wohnbaulandkontingenten geregelt.

Siedlungs- und Landschaftsqualität verbessern

- Die Qualität des aktuellen baulichen Bestands soll gehalten werden. Anpassungen an die absehbare demografische Entwicklung sind einzuleiten und zu realisieren.
- Siedlungsgeprägte Landschaftsteile sind in ihrer Funktion als Erholungsräume und ökologische Nischen weiterzuentwickeln.
- Die Siedlungs- und Landschaftsstruktur ist durch eine strikte Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet zu stärken.
- Zur Sicherung der Gesamtqualität sollen bei regional bedeutsamen Siedlungserweiterungen qualitätssichernde Varianzverfahren (ZPP/UeO, Wettbewerbsverfahren, Studienauftrag) angewendet werden.
- Aufwertungsmassnahmen zur Reduktion der Hitzebelastung und zur Sicherstellung der Kaltluftversorgung im Siedlungsgebiet sind umzusetzen.

Attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schaffen

- Für die wirtschaftlichen Aktivitäten ist ein ausreichendes Flächenangebot zu sichern und bereitzustellen.
- Die Zusammenarbeit mit den Akteuren der Wirtschaft ist zu verstärken.
- Die kantonal und regional bedeutenden Arbeitsplatzstandorte (kantonale ESP, ViV-Standorte) sind zu attraktiven, wirtschaftliche Pole weiterzuentwickeln.
- Für lärm- und/oder flächenintensives Gewerbe werden regional abgestimmte Standorte bezeichnet und bereitgestellt.
- Für die Entwicklung des bestehenden lokalen Gewerbes werden Ergänzungen von lokalen Arbeitszonen ermöglicht.

6.1.2 Strategische Stossrichtungen bezogen auf einzelne Raumtypen, Zentralitäten und Entwicklungsgebiete

Die obenstehend ausgeführten strategischen Stossrichtungen im Bereich Siedlung werden im Folgenden für die einzelnen Raumtypen konkretisiert:

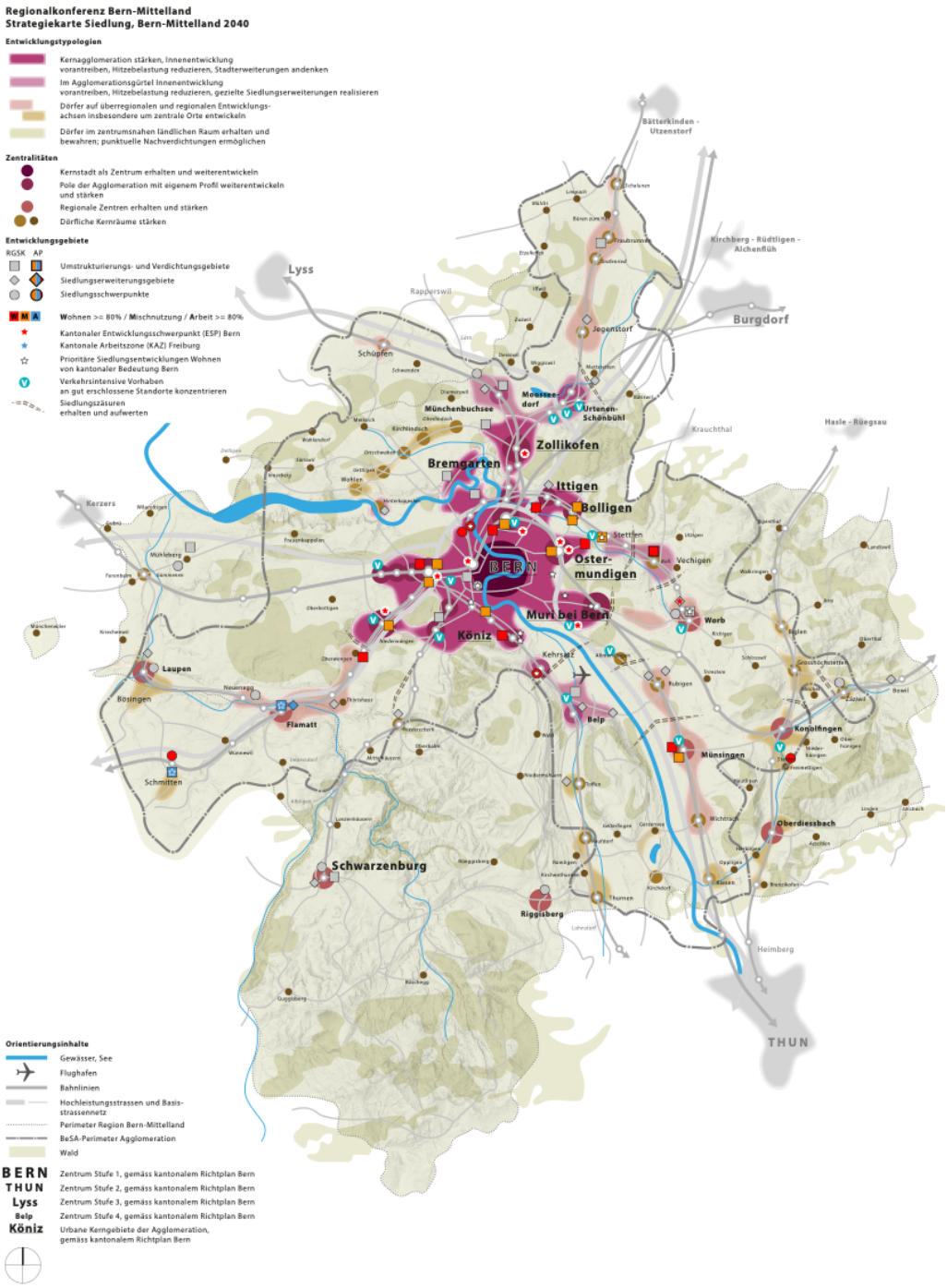


Abb. 59 Strategiekarte Siedlung (Quelle: Forward, 2023).

Kernagglomeration

«Kernagglomeration stärken, Innenentwicklung vorantreiben, Hitzebelastung reduzieren, Stadterweiterungen andenken»

- Die Berner Altstadt im Zentrum der Kernagglomeration wird als UNESCO-Kulturgut bewahrt, gepflegt und behutsam weiterentwickelt. Die gründerzeitlichen Quartiere Berns sind zu erhalten und im Rahmen der gegebenen städtebaulichen Strukturen behutsam zu erneuern. Verdichtung ist, unter der Voraussetzung städtebaulicher Verträglichkeit, punktuell möglich.
- Die Quartiere in der übrigen Kernagglomeration werden bereichsweise dicht und urban weiterentwickelt, primär mit siedlungsklimatisch verträglichen Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen.
- Grössere Siedlungserweiterungen im Sinne von Stadterweiterungen erfolgen nur, wenn damit insgesamt eine Aufwertung und Klärung der betroffenen Gebiete erreicht werden kann. Siedlungslücken können durch Einzonungen und bauliche Entwicklung mit hoher Dichte geschlossen werden.

Agglomerationsgürtel

«Im Agglomerationsgürtel Innenentwicklung vorantreiben, Hitzebelastung reduzieren, gezielte Siedlungserweiterungen realisieren»

- Die Siedlungen im Agglomerationsgürtel werden bereichsweise dicht und urban weiterentwickelt, primär mit siedlungsklimatisch verträglichen Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen.
- Siedlungslücken können bei ausgewiesenem Bedarf durch Einzonungen und bauliche Entwicklung mit angemessener Dichte geschlossen werden.

Entwicklungsachsen

«Dörfer auf überregionalen und regionalen Entwicklungsachsen insbesondere um zentrale Orte entwickeln»

- Die Siedlungsentwicklung auf den Entwicklungsachsen erfolgt primär an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung und hoher Versorgungsqualität, das heisst in der Regel im Umfeld der Bahnhaltestellen.
- Im Hinblick auf die Verkehrsbeziehungen zum Zentrum Bern oder in benachbarte Regionen sind die Verlagerungspotenziale auf den ÖV auszunutzen.
- Zur Sicherung der siedlungsprägenden und ökologisch wertvollen Grünräume sind definitive räumliche Grenzen (Siedlungsbegrenzungen) zu setzen.

Zentrumsnaher ländlicher Raum

«Dörfer im zentrumsnahen ländlichen Raum erhalten und bewahren; punktuelle Nachverdichtungen ermöglichen»

- Die Entwicklung im zentrumsnahen ländlichen Raum ist behutsam, auf den lokalen Bedarf ausgerichtet und erfolgt unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten.
- Die Ortszentren werden als Orte mit zentralen Funktionen für ihre Gemeinden bewahrt. Sie werden punktuell und ortsverträglich

nachverdichtet. Sozio-ökonomische Strukturen wie Versorgungsangebote für den täglichen Bedarf, lokale soziale Einrichtungen oder das ortsansässige Kleingewerbe können damit gestärkt werden. Die Gemeinden legen im Rahmen ihrer Ortsplanungen ein spezielles Augenmerk auf die Entwicklung ihrer Ortszentren.
- Mit dem Schliessen von Siedlungslücken werden massvolle Entwicklungen ermöglicht.
- Kleinere Dörfer und Weiler werden im Bestand erhalten.
- Die Entwicklung bewahrt die Qualitäten der Kulturlandschaft, ohne diese durch grossflächige Siedlungserweiterungen zu beeinträchtigen.
- Zusätzliche Schwerpunkte werden auf Land- und Forstwirtschaft sowie auf Natur und Naherholung gelegt.

Strategische Stossrichtungen bezogen auf die Zentralitäten

Kernstadt Bern (Zentrum 1. Stufe)

«Kernstadt als Zentrum erhalten und weiterentwickeln»

- Die Kernstadt Bern ist als Zentrum von nationaler Ausstrahlung zu stärken und weiterzuentwickeln.
- Die Berner Altstadt wird als UNESCO-Kulturgut bewahrt, gepflegt und gleichzeitig als Ort für zentrale Nutzungen für die gesamte Region erhalten und behutsam weiterentwickelt.
- Das Zentrum Stadt Bern wird zum Hotspot des urbanen Lebens entwickelt.
- Die Weiterentwicklung des Siedlungsraums im Sinne der urbanen Lebensqualität mit kurzen Wegen wird gefördert.

Pole der Agglomeration

«Pole der Agglomeration mit eigenem Profil weiterentwickeln und stärken»

- Aufgrund der ausgeschöpften Kapazitäten der Kernstadt von Bern für zusätzliche Nutzungen werden diese zunehmend von den Subzentren entlang der City-Schiene und von anderen Fokuspunkten in der Kernagglomeration, im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen aufgenommen. Die stark auf das Stadtzentrum von Bern ausgerichtete Struktur wird hin zu einer Struktur mit verschiedenen Polen, die ihr eigenes, spezifisches Profil haben, ergänzt.
- Die Gemeinden legen im Rahmen ihrer Ortsplanungen ein spezielles Augenmerk auf die Entwicklung ihrer Zentrumsräume als Pole.
- Die Pole werden nach innen, dicht und urban entwickelt.

Regionale Zentren (Zentren 3. oder 4. Stufe)

«Regionale Zentren erhalten und stärken»

- Die Zentren der Region erfüllen ihre Funktion als Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorte für das Umland.
- Die regionalen Zentren sind bei strategischen Planungen und bei der Ansiedlung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen – entsprechend ihrer Zentrumsfunktion – zu bevorzugen.
- Punktuelle Nachverdichtung ist voranzutreiben und gezielte Siedlungsergänzungen sind vorzunehmen.

Dörfliche Kernräume

«Dörfliche Kernräume stärken»

- Die Dorfkerne erfüllen ihre Funktion als Versorgungsstandorte mit Basisangebot für die Gemeinden.
- Die Gestaltung der Entwicklungsgebiete ist ortsverträglich und trägt zur Identitätsförderung bei.
- Punktuell sind Nachverdichtungen vorzunehmen.

Strategische Stossrichtungen bezogen auf die bezeichneten Entwicklungsgebiete

Entwicklungsgebiete

Viele der bedeutendsten Entwicklungspotenziale der Agglomeration Bern befinden sich in der Kernagglomeration. Verschiedene Entwicklungsgebiete liegen auf engem Raum und weisen oft sehr grosse Entwicklungspotenziale auf, wobei die Potenziale in Art und Mass der Nutzung sehr unterschiedlich sein können. Dementsprechend wichtig sind diese Entwicklungsgebiete strategisch für die weitere Agglomerationsentwicklung.

- Die Entwicklungsgebiete sind – wo nötig überkommunal koordiniert – städtebaulich attraktiv weiterzuentwickeln. Im Vordergrund steht jeweils die Weiterentwicklung von vernetzten Siedlungseinheiten eigener Prägung und Identität.
- Die Prüfung der Entwicklungsaspekte erfolgt immer unter integralem Einbezug der Freiraumaspekte und landschaftlichen Rahmenbedingungen (Grünes Band, siedlungsprägende Grünräume, Ausgestaltung des Siedlungsrands, regionale Siedlungsbegrenzungen).

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

Umstrukturierungsgebiete sind Gebiete, die zukünftig umgenutzt werden sollen; es handelt sich zum Beispiel um Industrie-, Bahn- und Militärareale, die künftig für Wohnen oder Arbeiten genutzt werden sollen.
Bei den Verdichtungsgebieten handelt es sich um Gebiete, deren Nutzungsart beibehalten wird, bei denen jedoch mehr Geschossfläche realisiert werden soll; das betrifft beispielsweise Aufzonungen im Ortszentrum.

- Unternutzte und nicht mehr genutzte Gebiete innerhalb des Siedlungskörpers oder gering bebaute Bauzonen mit guter ÖV- und MIV-Erschliessung von regionaler Bedeutung werden als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete entwickelt.
- Die Gemeinden fördern aktiv und prioritär die Umnutzung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, treiben die Verfügbarkeit voran und stellen die erforderlichen Infrastrukturen zur Verfügung.
- Die Realisierung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete wird unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren gefördert, die der räumlichen und freiräumlichen Identität der Umgebung sowie stadtklimatischen und ökologischen Aspekten Rechnung tragen und damit die Akzeptanz erhöhen.
- Es werden hohe bauliche Dichten angestrebt.
- Bauliche Verdichtungen sollen so gestaltet sein, dass sie sich in das Ortsbild einpassen, die FVV-Erschliessung gut ist, das Wohnumfeld über

eine hohe Nutzungsqualität verfügt und bauliche Eingriffe mit denkmalpflegerischen Aspekten verträglich sind.

Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen und Arbeiten

- Regional bedeutsame Siedlungserweiterungen erfolgen an den im Plan für die Kernagglomeration bezeichneten Standorten sowie ausserhalb des Kernraums der Agglomeration an den in der Massnahmenkarte bezeichneten Standorten.
- Areale in Bahnhofnähe und an zentralen Lagen innerhalb der Siedlungen werden in erster Priorität entwickelt. Mindestvoraussetzung für eine Entwicklung ist eine ÖV-Güteklasse D (Wohnen und Dienstleistungen) oder je nach Nutzung mit/ohne erheblichem Pendler-/Publikumsverkehr (Industrie- und Gewerbenutzungen).
- Die Gemeinden fördern die Einzonung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen, indem sie auf der politischen, planerischen (z. B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen.
- Die Gemeinden stellen die Verfügbarkeit der Siedlungserweiterungsflächen mittels geeigneter Massnahmen sicher.
- Die Gemeinden entwickeln mit geeigneten Instrumenten Leitbilder und Konzepte, aus denen konkrete Qualitätskriterien für die Entwicklung der Vorranggebiete ableitbar sind. Die Qualitätskriterien stellen beispielsweise sicher, dass eine hohe Aufenthaltsqualität und klimaökologische Gestaltung der Frei- und Grünräume, eine angenehme und sichere Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr und eine siedlungsklimatisch verträgliche Gebäudestellung (Kaltluftkorridore) in den Vorranggebieten resultiert.
- Die Realisierung der Vorranggebiete wird gefördert – unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren, die der räumlichen und freiräumlichen Identität der Umgebung Rechnung tragen und damit die Akzeptanz erhöhen.
- Bei der Entwicklung von regionalen Siedlungserweiterungen mit grossen räumlichen Auswirkungen bzw. in Räumen mit mehreren Vorranggebieten und gemeindeübergreifenden Siedlungserweiterungsgebieten ist eine überkommunale Planung anzustreben (z. B. in Form eines überkommunalen räumlichen Entwicklungskonzepts oder eines Siedlungsrichtplans).
- Die Umsetzung der regionalen Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten wird unterstützt, indem unter Beizug der regionalen Wirtschaftsförderung Hilfestellungen bei der Kommunikations- und Informationsarbeit sowie bei der Initiierung und Erarbeitung überkommunaler räumlicher Entwicklungskonzepte angeboten werden.

Siedlungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten

- Regional bedeutsame unbebaute Bauzonen werden an den bezeichneten Standorten als Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte mit hoher Priorität entwickelt. Weitere regional bedeutsame unbebaute Bauzonen werden ausserhalb des Agglomerationskernraums entwickelt.
- Areale in Bahnhofnähe und an zentralen Lagen innerhalb der Siedlungen werden in erster Priorität entwickelt. Voraussetzung für eine Entwicklung ist mindestens eine ÖV-Güteklasse D (Wohnen und

Dienstleistungen) oder je nach Nutzung mit/ohne erheblichem Pendler-/Publikumsverkehr (Industrie- und Gewerbenutzungen).
- Die Gemeinden fördern die Realisierung unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren, einer angemessenen baulichen Dichte, eines angenehmen Siedlungsklimas und der Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten zur Mobilisierung.
- Unerwünschte Entwicklungen werden wo nötig mittels Planungszonen unterbunden und die planungsrechtlichen Grundlagen werden den regionalen Zielsetzungen angepasst.
- Die Region unterstützt die Umsetzung der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte durch Hilfestellungen bei der Kommunikations- und Informationsarbeit und über die regionale Wirtschaftsförderung.

Prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen von kantonaler Bedeutung Bern

- Im kantonalen Richtplan werden Gebiete bezeichnet, welche sich aus raumplanerischer Sicht besonders gut für eine Wohnnutzung, resp. eine gemischte Nutzung Wohnen/Arbeiten mit einem grossen Anteil Wohnen, eignen.
- Es handelt sich einerseits um bereits eingezonte Gebiete mit Umstrukturierungspotenzial (Umstrukturierungsgebiete), oder mit Realisierungs- und Verdichtungspotenzial (Wohnschwerpunkte), andererseits um noch nicht eingezonte Gebiete (Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen).

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP) Bern

- Die kantonal bedeutsamen Arbeitszonen sind als Entwicklungsschwerpunkte im Richtplan des Kantons Bern festgehalten. Die Entwicklung der Arbeitszonen wird auf die kantonalen und regionalen Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten gelenkt. Ausserhalb dieser Standorte ist die Grösse der Arbeitszonen primär auf den lokalen Bedarf und die Bedürfnisse der ansässigen Betriebe auszurichten.
- Die Verteilung der Arbeitszonen und die Zusammenarbeit der Gemeinden wird auf überkommunaler Ebene mit einer Arbeitszonenbewirtschaftung gefördert und optimiert.
- Die ESP Arbeiten sind in Bezug auf die Lage (Zentralität), ÖV- und MIV-Erschliessung, Betriebs-, Arbeitsplatz-, Kunden- und Nachfrageentwicklung sowie auf die Lage zu grösseren Wohnstandorten besonders gut für die Ansiedlung von Betrieben geeignet.
- Die überdurchschnittlich hohe Hitzebelastung von industriell genutzten Gebieten wird mit klimatisch wirksamen Massnahmen reduziert (Entsiegelung, versickerungsfähige Beläge, Grünstreifen, Retentionsflächen, Begrünung von Fassaden und Dächern usw.).

Kantonale Arbeitszonen (KAZ) Freiburg

- An den strategisch dafür geeigneten Orten mit verfügbaren Flächen und guter Erschliessung bezeichnet der Kanton Freiburg grössere Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung.
- Diese Gebiete stellen im Sensebezirk Ballungsräume von grösseren Angeboten an attraktiven Arbeitsplätzen im Dienstleistungs- und industriellen Sektor dar und erlauben eine konzentrierte Ansiedlung von mehreren Betrieben mit hoher bis sehr hoher Wertschöpfung.

- Die neuen Arbeitsplätze werden hauptsächlich in den kantonalen (und regionalen) Arbeitszonen-Schwerpunkten angesiedelt. Ausserhalb dieser Standorte ist die Grösse der Arbeitszonen primär auf den lokalen Bedarf und die Bedürfnisse der ansässigen Betriebe auszurichten.
- Die Verteilung der Arbeitszonen und die Zusammenarbeit der Gemeinden wird auf überkommunaler Ebene mit einer Arbeitszonenbewirtschaftung gefördert und optimiert.

Verkehrsintensive Vorhaben

- Die Ansiedlung von neuen und die Weiterentwicklung von bestehenden verkehrsintensiven Vorhaben erfolgt an den bezeichneten, raumplanerisch geeigneten Orten.
- Die verkehrsintensiven Vorhaben liegen in der Regel in der Kernagglomeration, im Agglomerationsgürtel oder in regionalen Zentren.
- Die Dimensionierung der verkehrsintensiven Einrichtungen ist auf die Umweltziele und auf das bestehende und geplante Verkehrssystem abgestimmt.

Siedlungszäsuren

- Die regional bedeutsamen Siedlungszäsuren werden erhalten. Grössere Siedlungsentwicklungen in deren Richtung sind nicht erwünscht. Der Übergang zwischen Siedlung und Landschaft ist besonders sorgfältig zu gestalten.
- Die Landschaftsräume werden im Bereich der Siedlungszäsuren miteinander vernetzt (im Sinne der ökologischen Infrastruktur).

Quantifizierung der bezeichneten Entwicklungsgebiete

- Im RGSK 2025 werden insgesamt 28 regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte mit einer Gesamtfläche von 81 ha bezeichnet (Massnahmenpakete BM.S-SW/-SA). Sie bilden eine Teilmenge der unbebauten Bauzonen (insgesamt 332 ha).
- Im RGSK 2021 werden insgesamt 134 Umstrukturierungs- und Verdichtungsstandorte (Massnahmenpaket BM.S-UV) bezeichnet. Von den 48 Umstrukturierungsgebieten sollen 22 schwerpunktmässig für das Wohnen genutzt werden, 8 schwerpunktmässig für das Arbeiten, auf den restlichen 18 ist eine gemischte Nutzung vorgesehen. Dazu kommen insgesamt 74 Verdichtungsgebiete. Deren 41 sollen schwerpunktmässig für das Wohnen genutzt werden, 18 sind hauptsächlich für Arbeitsnutzungen vorgesehen, 14 Gebiete werden gemischt genutzt und ein restliches Gebiet ist für eine öffentliche Nutzung vorgesehen. Bei 12 Gebieten der Stadt Bern bleibt vorerst offen, ob sie umstrukturiert oder verdichtet werden. Die Fläche aller Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in der Agglomeration Bern (ohne Perimeter Kanton Freiburg) beträgt 564.7 ha von insgesamt 574.3 ha in der Region Bern-Mittelland.
- Weiter werden insgesamt 85 Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung (Massnahmenpakete BM.S-VW/-VA) mit einer Fläche von total 333 ha bezeichnet, wobei 176.1 ha vorwiegend für Wohnnutzung und 97.9 ha für Arbeitsnutzung vorgesehen sind.[12]

Bilanzierung Wachstum mit Bevölkerungsspannbreiten

Mit der Mitwirkung soll der Stand der Massnahmen aktualisiert und dadurch das von den Gemeinden erwartete Bevölkerungswachstum in Spannbreiten räumlich detaillierter verortet werden. Dies ermöglicht anschliessend einen Vergleich des Zielwertes des KRP mit den geplanten Massnahmen und dadurch eine genauere Analyse der zu erwartenden Entwicklung von Bevölkerung und Beschäftigten. Aufgrund der vor der Mitwirkung zum jetzigen Zeitpunkt vorliegenden kommunalen Informationen kann davon ausgegangen werden, dass mit der Umsetzung der geplanten Massnahmen das prognostizierte Wachstum gemäss KRP nicht nur erreicht, sondern örtlich wahrscheinlich übertroffen wird. Das zusätzliche Wachstum soll primär an zentraler Lage vonstattengehen, auch um die Abstimmung mit dem Verkehr zu vereinfachen. Insbesondere die Fokusräume erhalten hierdurch eine wichtige Rolle, wie die Siedlungsmassnahmen zeigen: Diese sind zu einem grossen Teil in eben diesen Gebieten geplant.

[12] Die Siedlungserweiterungsgebiete in Bern (Bern West; BE-Ost, Teil Bern) werden zwar in den Massnahmen gezählt, die Flächen werden analog zum Mengengerüst hier jedoch nicht mitberücksichtigt.

6.2 Teilstrategie Verkehr und Mobilität

Aufbauend auf den Strategieelementen der vorangegangenen RGSK I, II und RGSK 2021, der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 sowie abgeleitet aus den Zielen des Zukunftsbilds und des verbleibenden Handlungsbedarfs, werden nachfolgende Strategieelemente für die Umsetzung der Teilstrategie Verkehr und Mobilität formuliert.

6.2.1 Teilstrategie Gesamtverkehr

Schon in der 2019 erarbeiteten Mobilitätsstrategie 2040 hat die Region Bern-Mittelland die 4V-Strategie als gemeinsame Strategie von und für die Stadt-, Agglomerations- und Landgemeinden der RKBM formuliert. Die vom Regierungsrat im Juni 2022 verabschiedete Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 bestätigt die 4V-Strategie als Basis für die gesamte kantonale Mobilitätspolitik.
Die 4V-Strategie basiert auf der Kenntnis und Akzeptanz der je nach Gebiet variierenden Mobilitätsbedürfnisse. Sie stellt die gegenseitige Erreichbarkeit für alle Gemeinden der Region Bern-Mittelland sicher und nimmt gleichzeitig Rücksicht auf die vorhandenen Ressourcen und die beschränkte lokale Belastbarkeit durch den Verkehr. Die 4V-Strategie stellt damit weiterhin die Basis für die (Teil-)Strategien des RGSK 2025 zur Erreichung des Zukunftsbilds dar.

Die 4V-Strategie umfasst die folgenden Stossrichtungen:

- Vernetzen: Die Region Bern-Mittelland und ihre Gemeinden treiben die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel voran, um das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern. Eine gemeindeübergreifende, vernetzte Verkehrs- und Raumplanung soll regional gut abgestimmte verkehrspolitische Lösungen ermöglichen. Das zunehmende digitale Vernetzen der Mobilitätsangebote vereinfacht den Wechsel und die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und trägt damit zur laufenden Optimierung des Mobilitätssystems bei.
- Vermeiden dank Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung (Personenverkehr), der Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten und der besseren Bündelung von Personen- und Warenströmen.
- Verlagern: Der Verkehr soll möglichst auf flächensparende und umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden, um Überlastungen im urbanen Raum und Umweltbelastungen zu reduzieren. Weiter sollen die Auslastungsgrade erhöht und das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf von den Spitzenzeiten weg verlagert werden.
- Verträglich gestalten: Die Verträglichkeit des Verkehrs soll gegenüber Umwelt und Siedlung ebenso wie bezüglich Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur sichergestellt werden. Ziel ist ein siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutraler Verkehr und die Glättung der Verkehrsspitzen.

Die Umsetzung des Zukunftsbilds basiert auf dem Zusammenspiel von Siedlungsentwicklung und Verkehrsmittelwahl. Durch die konzentrierte Siedlungsentwicklung soll möglichst wenig zusätzlicher Verkehr entstehen. Weiter soll die Mobilität möglichst umweltschonend und sicher sein. Im Zentrum der Verkehrsstrategie steht deshalb der wesensgerechte Einsatz der Verkehrsmittel. Welches Verkehrsmittel jeweils das optimale ist, hängt vom Raumtyp, vom Angebot und von der vorhandenen Infrastruktur ab. Dabei hat die Optimierung des Systems Vorrang vor dem Ausbau. Aus dieser übergeordneten Strategie werden die Strategien für die einzelnen Verkehrsträger abgeleitet.

6.2.2 Teilstrategie Veloverkehr

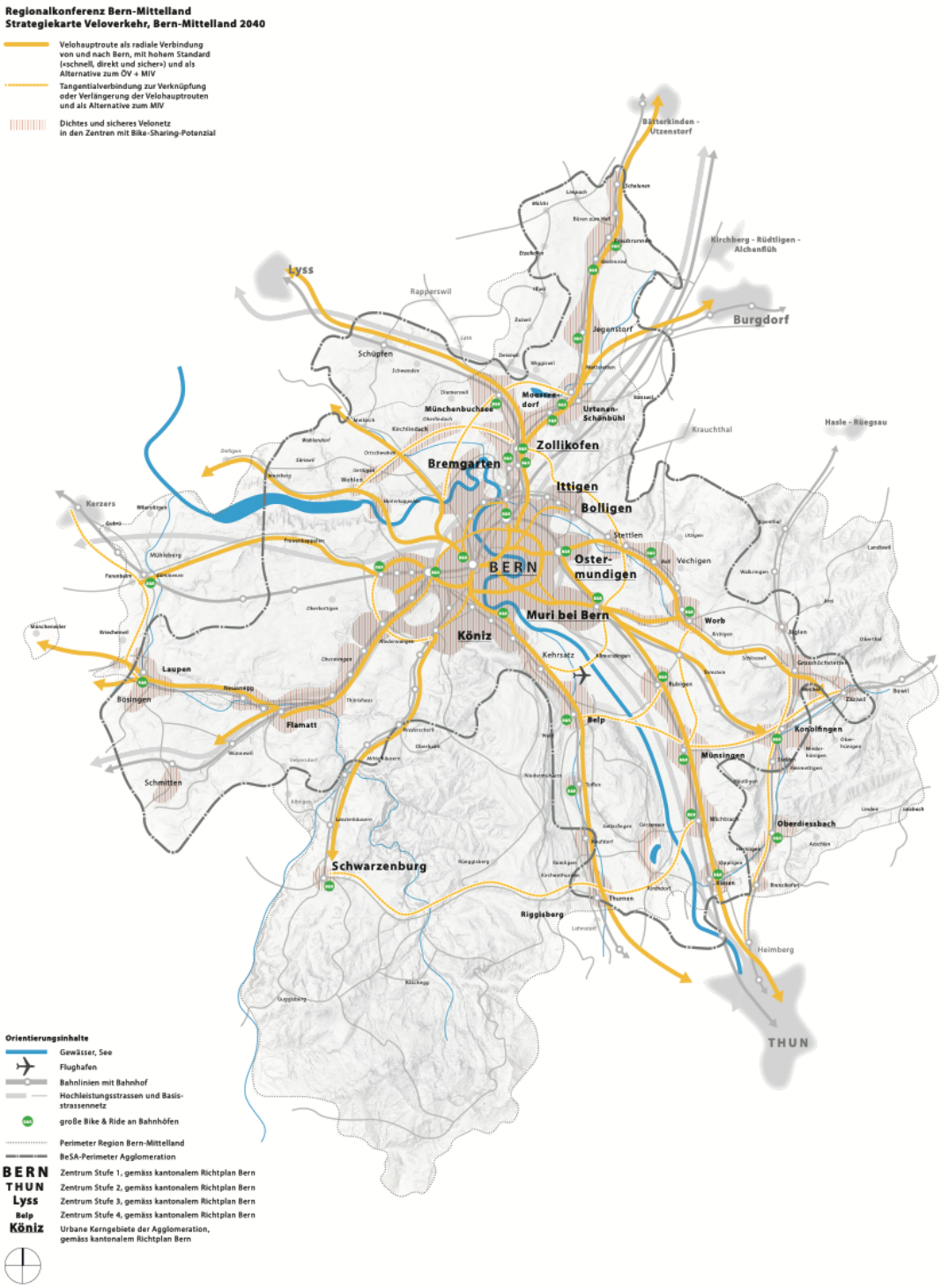


Abb. 60 Teilstrategie Veloverkehr (Quelle: Forward, 2023).

Der Veloverkehr ist ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Entwicklung der Gesamtmobilität in der Region Bern. Die Strategie zum Veloverkehr ist in der regionalen Langsamverkehrsplanung der RKBM (2012) und im regionalen Veloleitbild (2023) festgehalten. Die Schwerpunkte liegen dabei im

Querschnittsthema Organisation sowie bei der Netzinfrastrukturplanung (regionales Fuss- und Velowegnetz).

Bezüglich Organisation beachtet die Region Bern-Mittelland folgende Grundsätze zu Planungsprozessen, Ressourceneinsatz und Kooperationen:
- Alle Verkehrsarten werden in Planungen als gleichwertig betrachtet.
- Die Anliegen des Veloverkehrs werden frühzeitig in Planungsprozesse integriert und berücksichtigt.
- Es werden genügend finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt, um die regionalen Aufgaben in Bezug auf den Veloverkehr bearbeiten zu können.
- Projekte werden koordiniert und in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden erarbeitet. Dazu bedarf es u. a. einer verstärkten Partizipation bereits am Projektanfang.

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Dichtes, attraktives und sicheres Velonetz	– Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend/nach Bedarf Massnahmen zur Aufwertung ihres Velonetzes um (Daueraufgabe)	– Sicheres und attraktives Velonetz
Netz aus radialen Velohauptrouten mit hohen Standards	– Weitere Velohauptrouten umsetzen, mit Tangentialverbindungen verbinden oder verlängern – Weiterentwicklung des Netzes und überkommunale Zusammenarbeit stärken – Die Realisierung von Projekten vorantreiben	– Velohauptrouten und Tangentialverbindungen – (Studien zur Weiterentwicklung des Netzes)
Attraktive Umsteigebeziehungen	– Weitere Aufwertung Zugänge Bahnhof Bern und Aufenthaltsqualität Altstadt Bern	– Sicheres und attraktives Velonetz

Tab. 54 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Veloverkehr.

Sicheres und attraktives Velonetz

Für den Veloverkehr soll eine Qualitätssteigerung auf dem gesamten Netz erreicht werden. Im dichten Siedlungskern, wo der Anteil des Veloverkehrs besonders hoch ist, sind die Hauptverkehrsachsen aufzuwerten sowie Netzlücken zu schliessen.

Das regionale Velonetz
- ist durchgehend und zusammenhängend;
- bietet direkte, sichere, attraktive und verständliche Routen an;
- weist der aktuellen und der potenziellen Nachfrage entsprechende Leistungsfähigkeiten und ausreichende Komfortstufen auf;
- bietet ausreichende, sichere und attraktive Veloparkierungsanlagen an.

Velohauptrouten und Tangentialverbindungen

Innerhalb des regionalen Velonetzes sollen die Verbindungen, die ein hohes Potenzial oder eine bereits heute intensive Nutzung aufweisen, einen höheren Standard aufweisen und als Velohauptrouten geführt werden – vergleichbar mit sogenannten Velobahnen aus internationalen Beispielen.

Auf kantonaler Ebene werden solche Verbindungen als Vorrangrouten gemäss dem Sachplan Veloverkehr bezeichnet . Im regionalen Kontext sollen diese Verbindungen insbesondere zu einer Reduktion der Reisezeiten mit dem Velo beitragen («schnell, direkt und sicher»). Dadurch soll das Velo auf mittleren Distanzen gegenüber dem MIV an Konkurrenzfähigkeit gewinnen.

Im Vordergrund stehen Routen mit hohem Potenzial:
- radiale Velohauptrouten von und nach Bern, die auf einen «inneren Ring» um das Berner Stadtzentrum münden;
- tangentiale Verbindungen, die längerfristig einen «äusseren Ring» bilden könnten;
- tangentiale Verbindungen, welche die Velohauptrouten in die weitere Region verlängern oder sie miteinander verbinden.

Die Velohaupt- und Tangentialrouten können nicht alle Arbeitsplatz- und Wohnschwerpunkte direkt erschliessen. Es sind daher die zur Velohauptroute zuführenden Verbindungen und Anschlüsse ebenso mitzudenken, d. h. möglichst direkt und hindernisfrei.

Wie die übrigen Veloverbindungen werden Velohauptrouten mit erhöhtem Standard in der Regel entlang bestehender Verkehrsachsen geführt. Ob auf oder abseits der Hauptstrassen oder auch entlang von Bahnlinien, was insbesondere im Zusammenhang mit einem Bahnausbau möglich wäre, ist in jedem Fall einzeln zu untersuchen und festzulegen. Der Kanton Bern verfolgt dabei auf dem kantonalen Velonetz eine Doppelstrategie: Einerseits sollen auf dem Hauptstrassennetz weiterhin Velomassnahmen getroffen werden. Andererseits unterstützt der Kanton auch die Entwicklung eines qualitativ guten Netzes abseits der Hauptstrassen. Somit können Velofahrende ihr bevorzugtes Netz wählen. Auch besteht so die langfristige Möglichkeit, dass sich das Velohauptroutennetz ausserhalb der heutigen Hauptachsen etablieren kann.

In der Stadt Bern wird gemäss Masterplan Veloinfrastruktur der hohe Standard von 2.50 m breiten Velostreifen oder Radwegen angestrebt, um beispielsweise sichere Überholvorgänge, ein komfortables Fahren mit Veloanhängern oder das Nebeneinanderfahren von Eltern mit Kindern zu ermöglichen.

Ein weiteres wesentliches Element der Velohauptrouten betrifft die Vernetzung mit den angrenzenden Agglomerationen und Nachbarregionen. Analog zur überkommunalen Planung und Realisierung innerhalb der Region Bern soll auch eine kantons-, regions- und agglomerationsübergreifende Planung und Realisierung der Velohauptrouten umgesetzt werden. Insbesondere mit Blick auf die technische Entwicklung und die weiter steigende E-Bike-Nutzung werden Veloverbindungen mit grösserer Distanz zunehmend zur Alltagsroute. Weiter ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass ein nicht unerheblicher Anteil der Pendlerströme nicht die Kernagglomeration Bern betrifft. So pendeln beispielsweise auch

Arbeitnehmende aus der Region Solothurn zum Arbeitsplatz in Urtenen-Schönbühl, von Lyss nach Münchenbuchsee oder zwischen Münsingen und Thun.

Das Netz ist dementsprechend sukzessiv nach Solothurn, Burgdorf, Thun, Fribourg und Lyss–Biel zu erweitern.

6.2.3 Teilstrategie Fussverkehr

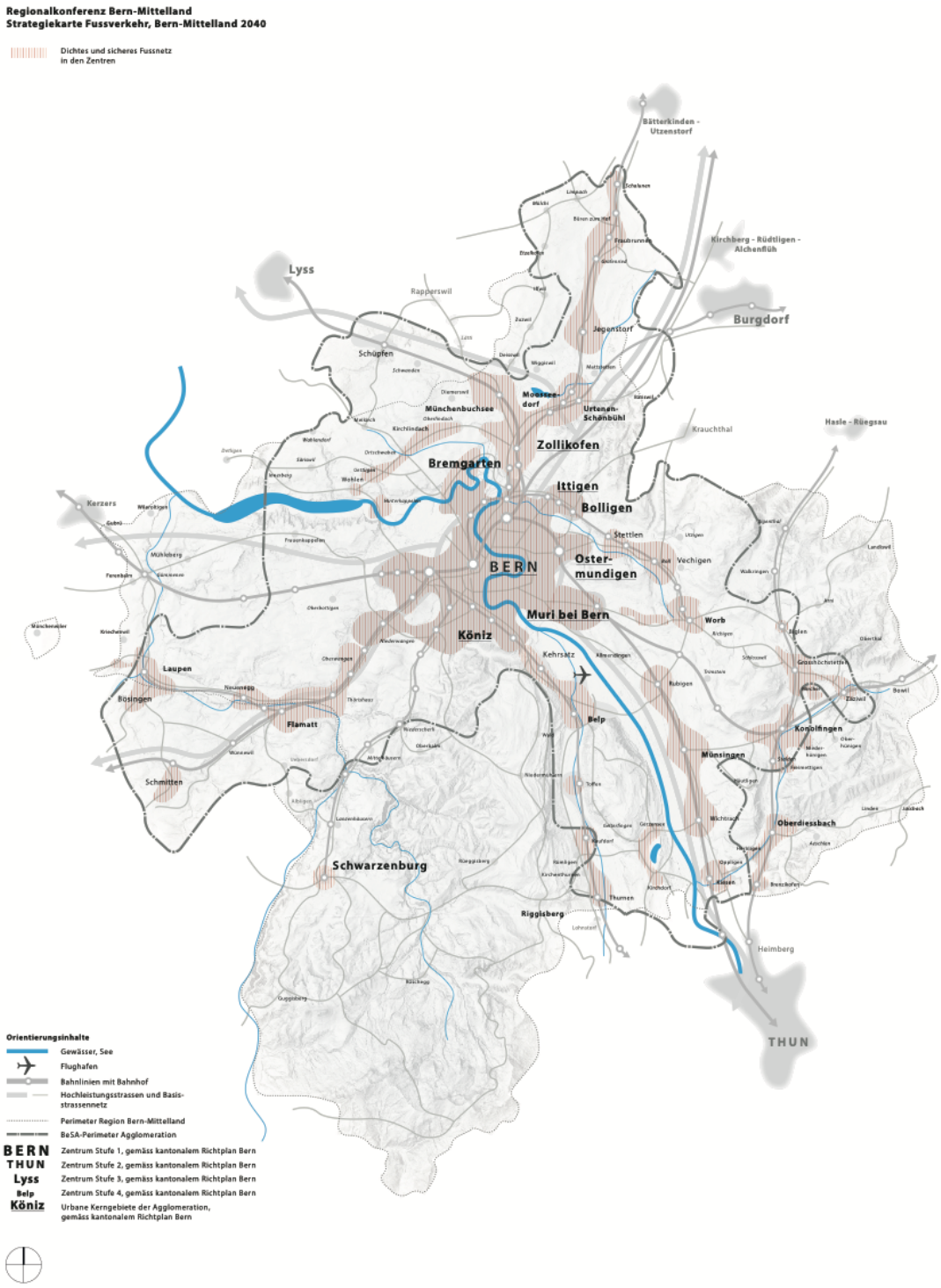


Abb. 61 Teilstrategie Fussverkehr (Quelle: Forward, 2023).

Der Fussverkehr ist ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Entwicklung der Gesamtmobilität in der Region Bern. Die Strategie zum Fussverkehr ist in der regionalen Langsamverkehrsplanung der RKBM (2012) festgehalten.

Die Schwerpunkte liegen dabei im Querschnittsthema Organisation sowie bei der Netzinfrastrukturplanung (regionales Fusswegnetz).

Bezüglich Organisation beachtet die Region Bern-Mittelland folgende Grundsätze zu Planungsprozessen, Ressourceneinsatz und Kooperationen:
- Alle Verkehrsarten werden in Planungen als gleichwertig betrachtet.
- Die Anliegen des Fussverkehrs werden frühzeitig in Planungsprozesse integriert und berücksichtigt.
- Projekte werden koordiniert und in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden erarbeitet. Dazu bedarf es u. a. einer verstärkten Partizipation bereits am Projektanfang.

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Dichtes, attraktives und sicheres Fusswegnetz	– Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend/nach Bedarf Massnahmen zur Aufwertung ihres Fusswegnetzes um (Daueraufgabe) – Aufwertung Aufenthaltsqualität in den Siedlungszentren und Bereichen mit bestehendem oder erwartetem hohen Fussverkehrsaufkommen – Klima- und siedlungsverträglicher Strassenraum	– Sicheres und attraktives Fusswegnetz – Klimathemen gemäss Kapitel 6.6
Attraktive Umsteigebeziehungen	– Weitere Aufwertung Zugänge Bahnhof Bern und Aufenthaltsqualität Altstadt Bern	– Sicheres und attraktives Fusswegnetz

Tab. 55 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Fussverkehr.

Die Fusswege von regionaler Bedeutung liegen an ÖV-Knotenpunkten resp. an den Zugangswegen zum ÖV. Sie sollen
- sicher, attraktiv, hindernisfrei und direkt sein;
- einfache und verständliche Umsteigebeziehungen bieten;
- entsprechend der Nachfrage ausreichend dimensioniert sein (Personenanlagen);
- attraktive und sichere Wartebereiche mit ausreichendem Komfort bieten.

Weitere wichtige Fusswegverbindungen befinden sich entlang des MIV-Basisnetzes (vor allem innerorts). Mit diesen wird die Zugänglichkeit zu Orten von öffentlichem Interesse, wie Schulen, Verwaltung, Sport- und Freizeitanlagen und den Orts-/Gemeindezentren sichergestellt. Sie sind sicher, attraktiv, hindernisfrei und möglichst direkt auszugestalten.

Insgesamt ist die Aufwertung der Aufenthaltsqualität in den Siedlungszentren und Bereichen mit bestehendem oder erwartetem hohen Fussverkehrsaufkommen zu forcieren. Dabei ist Wert zu legen auf klima- und siedlungsverträglichen Strassenraum / öffentlicher Raum, z.B. mit Schwammstadt-Prinzip und Entsiegelung.

6.2.4 Teilstrategie Öffentlicher Verkehr

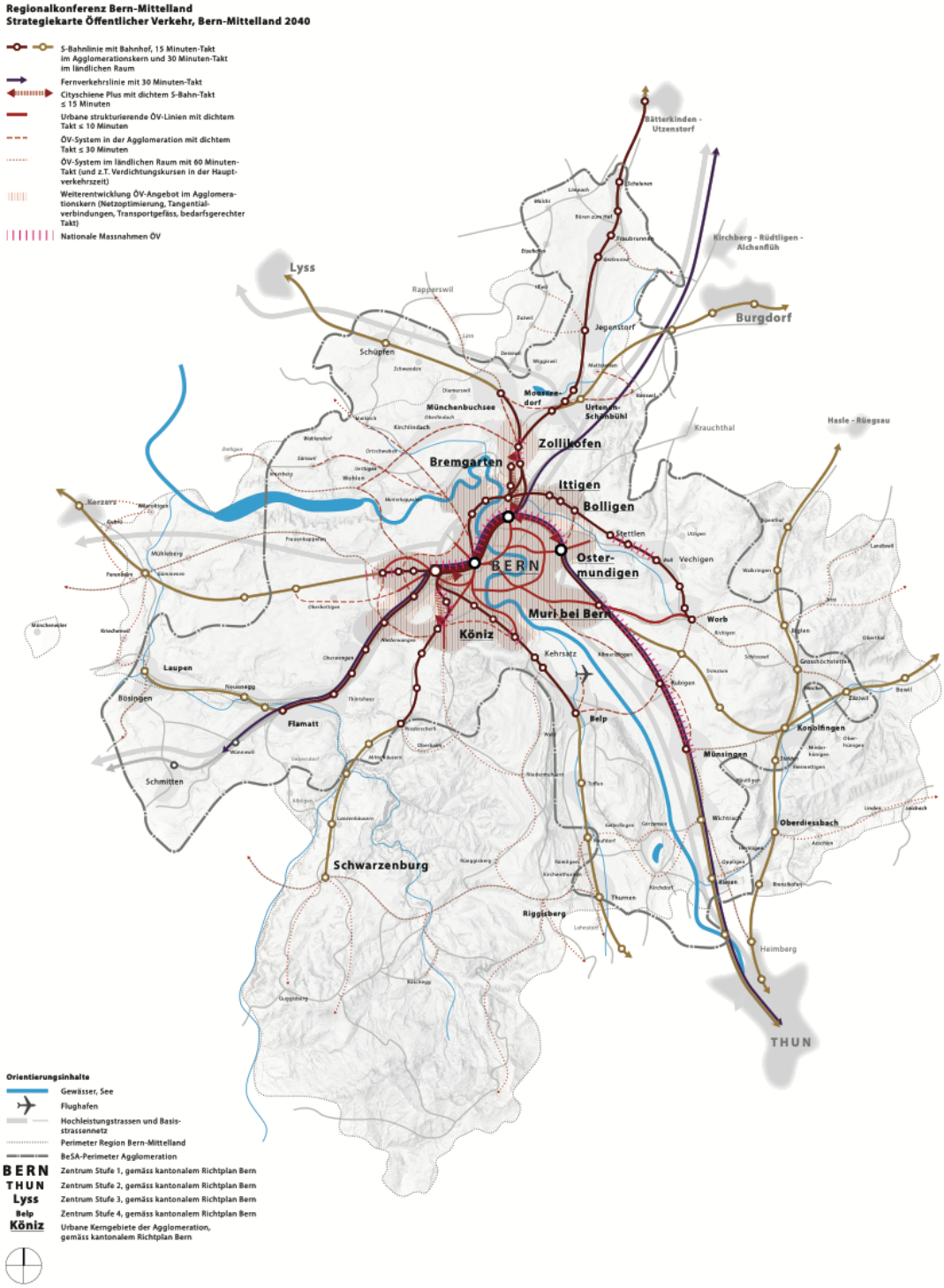


Abb. 62 Teilstrategie Öffentlicher Verkehr (Quelle: Forward, 2023).

Der öffentliche Verkehr nimmt in der Agglomeration und Region eine wichtige Funktion wahr bei der Zielsetzung, den Verkehr besser zu vernetzen und zu verlagern.

Der ÖV der Zukunft soll die Erreichbarkeit in der Agglomeration und Region weiter verbessern. Verbesserungen der Erreichbarkeit betreffen die vier folgenden Punkte, an welchen sich die Planungen zum Ausbau des ÖV-Angebots orientieren sollen:

- Geschwindigkeit: schnelle Verbindungen und Betriebsstabilität
- Kapazität: genügend Kapazitäten bereitstellen
- Frequenz: häufige und zuverlässige Angebote bereitstellen
- Verknüpfung: gute Zugänglichkeit und Umsteigebeziehungen

Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs wird durch folgende Strategieelemente erreicht:

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Leistungsfähiges ÖV-Netz und gezielter Ausbau der Drehscheibenfunktion	– Das Konzept City-Schiene ist zu vertiefen und die regionale Funktion der Bahnhöfe als Verkehrsdrehscheiben auszubauen, um die Verkehrsströme zu verteilen und zu lenken	– Von der City-Schiene (Alle S-Bahnen zwischen Wankdorf und Ausserholligen) zur City-Schiene Plus (Hoher S-Bahn-Takt) – Verkehrsdrehscheiben: siehe Kombinierte Mobilität
Leistungsfähiges ÖV-Netz	– Weitere RE-Haltemöglichkeiten im Netz: z. B. Bern Wankdorf, Europaplatz – Kapazitäten dort erhöhen, wo sie am effizientesten wirken (z. B. Drittes Gleis im Aaretal)	– ÖV-System in der Agglomeration und im ländlichen Raum – Weiterentwicklung ÖV-Netz – Dichter Takt bei S-Bahn und Fernverkehr
Dichtes ÖV-Netz in der Kernagglomeration aus radialen und tangentialen Linien.	– Mit der 2. Tramachse ist ein zentrales Netzelement in Planung. Die Ergebnisse der ZMB zur 2. Tramachse gilt es in einem nächsten Schritt umzusetzen. – Schaffung einer neuen Ost–West-Verbindung sowie von tangentialen Buslinien zur Entlastung des Zentrums	– Weiterentwicklung ÖV-Netz – ÖV-System in der Agglomeration und im ländlichen Raum
	– Das ÖV-Netz ist nachfragegerecht auszubauen und tangentiale Verbindungen zur Entlastung des Zentrums sind zu schaffen	– Weiterentwicklung ÖV-Netz – ÖV-System in der Agglomeration und im ländlichen Raum
	– Im Rahmen von Sanierungsmassnahmen ist den Bedürfnissen des ÖVs Rechnung zu tragen; wo möglich sind Massnahmen zur ÖV-Priorisierung zu prüfen	– Weiterentwicklung ÖV-Netz
Siedlungsverträgliche Strassenräume	– Ausbau der Elektromobilität und alternativer Antriebe	– Elektrifizierung Buslinien

Tab. 56 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich öffentlicher Verkehr.

Weiterentwicklung ÖV-Netz

Die S-Bahn ist der Motor der regionalen Entwicklung. Ein dichtes Tram- und Busnetz bildet die Grunderschliessung der Kernagglomeration. Damit ein wesensgerechter Ausbau des ÖV-Angebots vorgenommen werden kann, soll für überlastete Buslinien eine Umstellung auf Trambetrieb geprüft werden. Eine Entlastung ist auch mit dem S-Bahn-Angebot oder

Tangentiallinien anzustreben. Neue Durchmesserlinien in Nord-Süd-Richtung sollen geprüft werden. Wo möglich, ist die ÖV-Priorisierung auszubauen.

Netzstrategie ÖV 2040 Kernagglomeration Bern

Die Weiterentwicklung des regionalen Tramnetzes in der Kernagglomeration Bern wurde nach den negativen Volksentscheiden zu Tram Region Bern nicht weiterverfolgt. Im Rahmen der in den letzten Jahren durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zeigte sich der Bedarf, die Rahmenbedingungen für das Tram- und Busnetz in der Kernagglomeration weiterzuentwickeln und festzulegen. Dementsprechend gibt die Netzstrategie ÖV 2040 Kernagglomeration Bern eine Gesamtbetrachtung des ÖV-Systems. Sie erlaubt, die wichtigen Stossrichtungen und die sich im ÖV-Netz der Kernagglomeration stellenden Herausforderungen zu identifizieren und zu priorisieren. Eine langfristige Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration Bern ist für die ganze Region Bern-Mittelland von Bedeutung, da ein funktionierendes ÖV-Netz in der Kernagglomeration zentral für das Zusammenspiel der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der ganzen Region ist.

Die Netzstrategie ÖV zeigt auf, wie das Netz in der Kernagglomeration Bern langfristig weiterentwickelt werden soll, um die aus den Siedlungs- und Verkehrswachstumszielen der Region resultierende ÖV-Nachfrage abzudecken. Die Strategie konzentriert sich dabei auf das Tram- und Hauptbusliniennetz. Sie dient als planerische Leitplanke für die schrittweise, aufwärtskompatible Weiterentwicklung des Tram- und Hauptbusnetzes. Sie klärt nicht die Machbarkeit und Zweckmässigkeit, sondern dient vielmehr als Grundlage für entsprechende Abklärungen/Studien.

Die Basis bilden die Siedlungs- und Verkehrsnachfrageprognosen 2040. Einerseits wird das erwartete Siedlungswachstum der Strukturentwicklungen im Untersuchungsgebiet räumlich verortet, was der Plausibilisierung der Nachfrageprognosen in einzelnen Korridoren dient.
Andererseits werden die Wunschlinien (Gesamtverkehr) und (abgeleitet) Verkehrspotenziale für den öffentlichen Verkehr analysiert. Die Analyse zeigt, dass die Grundstruktur der Verkehrsströme im ÖV in der Kernagglomeration Bern auch 2040 unverändert bleiben wird: Das Gebiet Bahnhof/Altstadt Bern wird weiterhin das höchste Fahrgastaufkommen aufweisen. Entsprechend bleibt die radiale, auf den Bahnhof Bern ausgerichtete Netzstruktur das dominierende Merkmal des zukünftigen Tram- und Hauptbusnetzes. Tangentiale Verbindungen gewinnen aber aufgrund des generellen Verkehrswachstums an Bedeutung. Das erwartete ÖV-Wachstum führt zu Belastungszunahmen auf den Hauptkorridoren. Zahlreiche auf den Bahnhof zulaufende Linien, die bereits heute hoch ausgelastet sind, werden ihre Kapazitätsgrenzen teilweise massiv überschreiten. Dies gilt insbesondere in der Innenstadt und auf den innenstadtnahen Abschnitten. Für die Verbindungen ins Zentrum sind deshalb grössere Kapazitäten bereitzustellen, je nach Linie bieten sich dazu Taktverdichtungen oder grössere Transportgefässe in Form von Doppelgelenkbussen oder Trams an. Ziel ist es dabei, möglichst viele Radiallinien zu

Durchmesserlinien zu verbinden. Dies erhöht den Kundennutzen, ist betrieblich vorteilhaft und stadtverträglicher gegenüber einer Situation mit wendenden Trams und Bussen im Bahnhofumfeld. Zur weiteren Entlastung des Zentrums sind auch die Tangentiallinien nachfragegerecht auszubauen und die S-Bahnhöfe durch bessere Anbindungen an das Tram- und Hauptbusnetz zu stärken.

Die Achse Hirschengraben–Zytglogge, über die heute alle Tramlinien verkehren, wird mit der Inbetriebnahme des Trams Ostermundigen ihre Kapazitätsgrenze erreichen. Gleichzeitig braucht es weitere Tramlinien, um die ÖV-Nachfrage 2040 decken zu können. Die wichtigste Massnahme der Netzstrategie ÖV ist deshalb die zweite Tramachse beim Bahnhof Bern. Sie ist Voraussetzung dafür, dass zusätzliche Buslinien auf Tram umgestellt werden können. Die Umstellung weiterer Buslinien auf Tram ist nicht nur aus Kapazitätsgründen anzustreben, sondern auch aus Gründen der Stadtverträglichkeit. Weil Trams die gleiche Anzahl Fahrgäste mit weniger Fahrzeugen transportieren können, kann so insbesondere beim Bahnhof Bern die Zahl der ÖV-Bewegungen spürbar reduziert werden. Zur zweiten Tramachse ist eine Zweckmässigkeitsbeurteilung im Gang. In einem ersten Schritt wurden drei mögliche Linienführungen identifiziert, nämlich:

- Var. 1: Belpstrasse–Bahnhof (Teil West)–Speichergasse–Nägeligasse (Teil Ost)
- Var. 2: Belpstrasse–Bahnhof (Teil West)–Lorrainebrücke–Viktoriarain (Teil Ost)
- Var. 3: Bundesgasse–Kochergasse (mit Anschluss Hirschengraben Süd)

Die Bestvariante soll bis 2025 vorliegen. Die Realisierung der zweiten Tramachse erfolgt anschliessend in (voraussichtlich) etappierter Form im A- und B-Horizont.

Die Netzstrategie ÖV entwirft ein **Zielbild zum Tram- und Hauptbuslinien-netz 2040** (vgl. die beiden folgenden Abbildungen). Dieses sieht zwei neue Tramlinien nach Wankdorf vor – ein Tram Wyler und eine Verlängerung der Linie 7 ab Ostring nach Wankdorf als östliche Tram-Tangente. Die bestehende Tramlinie 9 nach Wankdorf soll künftig über die Papiermühlestrasse geführt werden, und das Breitenrain-Quartier wird neu durch ein eigenes Tram bedient. Auch die Länggasse soll künftig über ein Tram erschlossen werden. Von Neufeld via Bahnhof und Insel zum Europaplatz ist eine Doppelgelenkbuslinie vorgesehen, ebenso von Blinzern via Bahnhof zum Zentrum Paul Klee. Als südliche Tangente verkehrt ein Gelenkbus vom Europaplatz via Monbijoubrücke bis Saali.

Für die Korridore Bern Bahnhof–Insel und Bern Bahnhof–Köniz werden zwei Zielbilder unterschieden, da auf der strategischen Ebene noch offenbleibt, ob eine Erschliessung dieser Korridore durch eine Verlängerung des RBS in Richtung Süden zweckmässig ist. Ebenso ist zu entscheiden, ob das Inselareal entweder über eine Kombination aus Tram und Doppelgelenkbus oder durch eine reine Doppelgelenkbus-Lösung erschlossen werden soll.

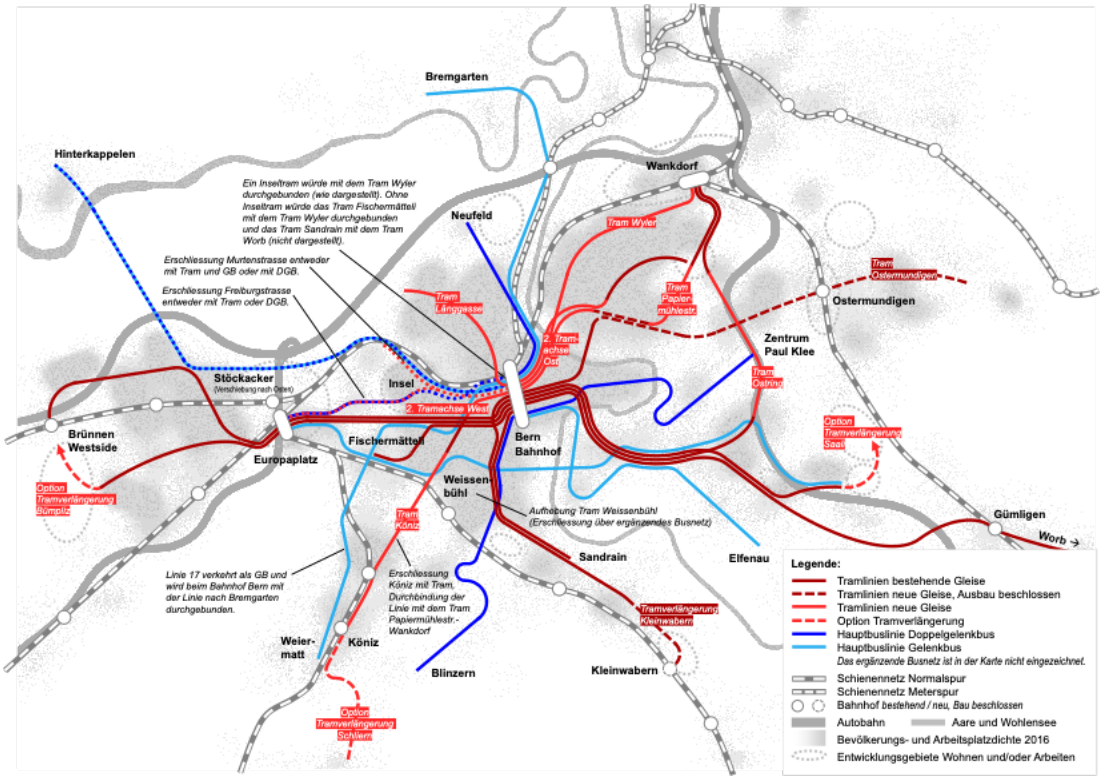


Abb. 63 Netzstrategie ÖV (Dez. 2020), Zielbild für das Jahr 2040, Variante «mit Tram Köniz».

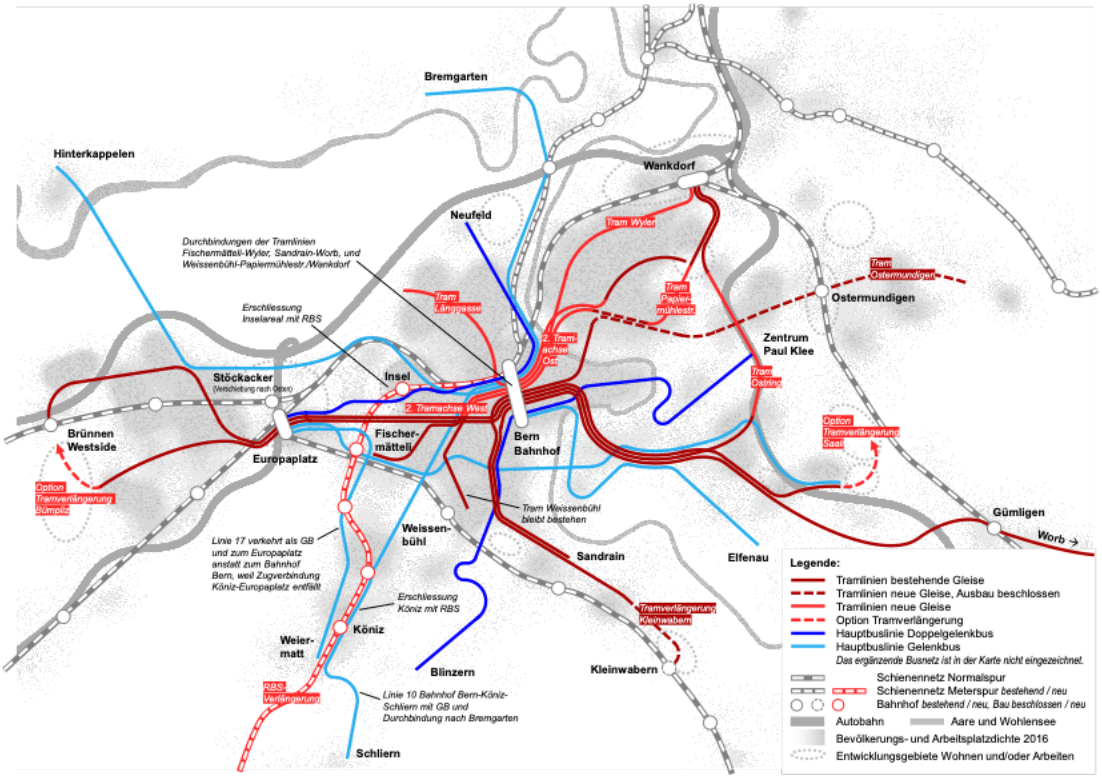


Abb. 64 Netzstrategie ÖV (Dez. 2020), Zielbild für das Jahr 2040, Variante «mit RBS-Verlängerung».

Die Netzstrategie ÖV hält fest, dass in vertiefenden Studien zu klären ist, welche der beiden Varianten (vgl. die beiden vorangegangenen Abbildungen) weiterverfolgt werden soll. Mit der ZMB ÖV Köniz / Bern Süd liegen nun seit Herbst 2023 die Ergebnisse dieser Abklärungen vor. Diese zeigen, dass die Verkehrsnachfrage voraussichtlich weniger stark wachsen wird als bisher erwartet, so dass die künftige ÖV-Nachfrage im Korridor Bern–Köniz–Schwarzenburg mit den heute bereits beschlossenen und finanzierten Massnahmen abgedeckt werden kann. Zeitlich prioritär ist damit die Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie S6 bis Niederscherli, der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 10 und der Ausbau der Veloinfrastruktur. Anders würde es aussehen, wenn sich eine dynamischere Siedlungsentwicklung ergäbe. In diesem Fall würden weitere Angebotsausbauten notwendig werden. Es ist deshalb wichtig, dass die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in einem Monitoring (und unter Einbezug des Inselareals und des Eigerplatzes) engmaschig verfolgt wird.
Unabhängig davon ist zu prüfen, wie sich das S-Bahnangebot in der Agglomeration Bern in einer gesamtheitlichen Langfristperspektive weiterentwickeln soll. Dabei ist zu untersuchen, wie der neue Tiefbahnhof RBS langfristig zusammen mit dem Meterspurgesamtnetz durch die Schaffung von Durchmesserlinien besser in Wert gesetzt werden könnte und wie dies mit einer gezielten Siedlungsentwicklung im Korridor Süd abgestimmt werden müsste.

Das Bahnnetz stellt das Rückgrat der Mobilität in der Region Bern dar und soll, wie u. a. im Schlussbericht «S-Bahn Bern 2040» aufgezeigt, weiter ausgebaut werden. Dies wird insbesondere durch einen dichten Takt der Fernverkehrs-, Regional- und S-Bahn-Linien erzielt:
- Fernverkehrslinie mit 30 Minuten-Takt
- 7.5–15-Minuten-Takt der S-Bahn im Agglomerationskern
- 30-Minuten-Takt der S-Bahn im ländlichen Raum

Die Strecke Bern–Thun ist durch den Fernverkehr, die S-Bahn sowie den Güterverkehr hoch belastet. Ein weiterer Ausbau des Angebots bedingt deshalb Infrastrukturerweiterungen. Es hat sich gezeigt, dass die Kapazitätsengpässe auf der Strecke Bern–Thun mit Entflechtungen im Bereich der Streckenverzweigungen Gümligen und Wankdorf vorerst behoben werden können. Die ursprünglich vorgesehene Realisierung des dritten Gleises Gümligen Süd–Münsingen wurde daher zugunsten der beiden Entflechtungen auf einen zukünftigen STEP-Ausbauschritt verschoben. Auch auf der Strecke durch das Gürbetal sind gezielte Kapazitätserweiterungen vorgesehen. Es gilt zu beachten, dass im Gürbetal sowohl der Landschaftsschutz als auch der Schutz vor Lärmimmissionen zentrale Anliegen sind. Der Gürbetalkorridor ist deshalb für die Führung der Güterzüge keine Alternative zum Aaretalkorridor. Bei einem weiteren Wachstum des Schienengüterverkehrs müssten deshalb weitere Ausbauten, wie beispielsweise die Realisierung des dritten Gleises zwischen Gümligen und Münsingen, vorgenommen werden.

City-Schiene Plus

In der Kernagglomeration erfolgt die Durchbindung aller S-Bahnen zwischen den Bahnhöfen Bern Europaplatz, Bern Bahnhof und Bern Wankdorf zu einer City-Schiene mit dichtem S-Bahn-Takt ≤ 15 Minuten. Dies erhöht die Erschliessungsqualität der Kernagglomeration und trägt zur Entlastung des Bahnhofs Bern bei.

Im Zuge einer Erweiterung zur City-Schiene Plus ist eine Ergänzung nach Ostermundigen zu prüfen, um die Ost-West-Achse zu stärken. Die sukzessive Erweiterung, z. B. in Nord-Süd-Richtung, mit einer Einbindung der Äste Zollikofen–Bahnhof Bern und Köniz–Bern Bahnhof, stellen mögliche Optionen für eine Weiterentwicklung des Konzepts dar.

Elektrifizierung Buslinien

Im Sinne einer siedlungs- und umweltverträglichen Gestaltung des bestehenden Verkehrs soll die Elektrifizierung des strassengebundenen ÖV aktiv vorangetrieben werden. Damit soll insbesondere ein Beitrag zur Reduktion der CO_2-Emissionen und damit zur Erreichung der Klimaziele geleistet werden. Je nach Ausgangslage, insbesondere der Höhe des Verkehrsaufkommens, steht eine Umstellung von Dieselbussen auf Tram-, auf Trolleybus- oder auf Batteriebusbetrieb im Vordergrund. Längerfristig könnten auch mit Wasserstoff betriebene Busse infrage kommen.

ÖV-System in der Agglomeration und im ländlichen Raum

Innerhalb der Kernagglomeration besteht ein dichtes urbanes ÖV-Angebot, welches nachfragegerecht einen dichten Grundtakt von ≤ 10 Minuten fährt und bei dem ein Grossteil der Tram- und Buslinien werktags in einem sehr dichten Takt von ≤ 6 Minuten unterwegs ist (v. a. zur Hauptverkehrszeit).
Das ÖV-System in der Agglomeration besteht aus einem Busnetz mit einem durchgehend dichten Takt von ≤ 30 Minuten. Darüberhinausgehende ÖV-Linien, die zur Grunderschliessung des ländlichen Raums beitragen, werden mit einem 60-Minuten-Takt geführt, wo teilweise Verdichtungskurse in der Hauptverkehrszeit das Angebot stärken.

6.2.5 Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr

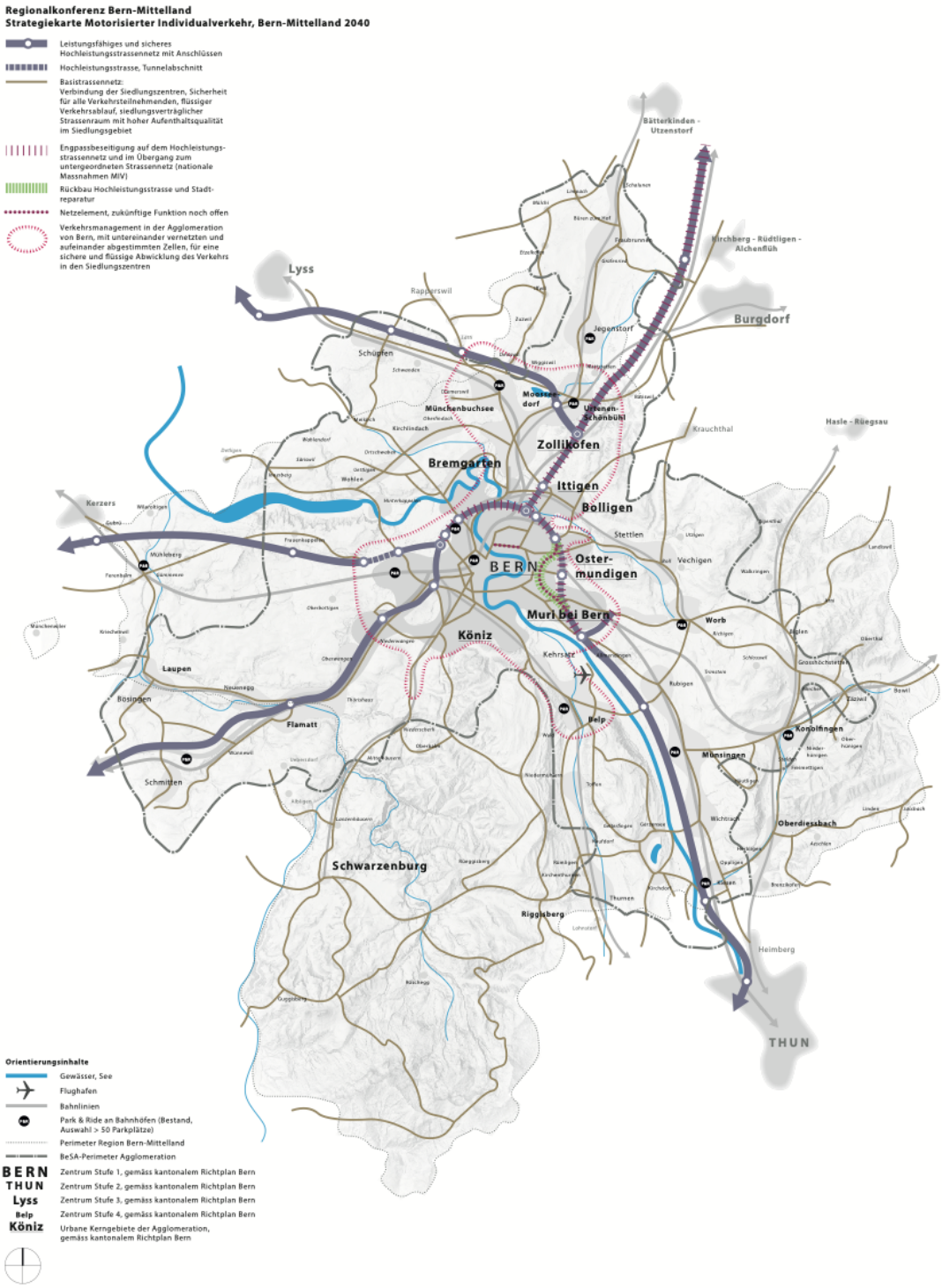


Abb. 65 Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr (Quelle: Forward, 2023).

Die Teilstrategie für den MIV konzentriert sich vor allem darauf, den Verkehr siedlungsverträglich zu gestalten und auf dem Basisnetz zu kanalisieren. Dabei hat die Optimierung der vorhandenen Infrastruktur und des

Betriebsablaufs wenn möglich Vorrang vor dem Ausbau. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist integraler Bestandteil jeder Planung.

Auch wenn die Gesamtstrategie eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zu nachhaltigen Mobilitätsformen ins Zentrum stellt, so bleiben dennoch der Strassenraum und das Strassennetz wichtige Bestandteile der regionalen Siedlungs- und Mobilitätsstrategie. Beim motorisierten Verkehr zeichnet sich ein Wandel weg von Benzin- und Dieselfahrzeugen hin zu Elektro- und/oder Wasserstofffahrzeugen ab. Diese neuen Antriebsformen sind umweltfreundlich, sofern die Erzeugung von Strom und Wasserstoff auf erneuerbaren Energiequellen beruht und zudem sehr leise. Der motorisierte Verkehr kann dadurch umwelt- und siedlungsverträglicher abgewickelt werden.

Ein wichtiges Anliegen bleibt die Bewirtschaftung des Strassenraums mit dem Ziel, chronische Verkehrsüberlastungen zu verhindern. Dabei sind nicht nur die Bedürfnisse des MIV, sondern auch des strassengebundenen ÖV und des Veloverkehrs zu berücksichtigen, die beide oftmals die gleichen Strassen nutzen.

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Entlastung der Ortszentren und Quartiere durch eine konsequente Lenkung des Verkehrs auf das jeweils übergeordnete Netz.	– Weitere Sanierung von Strassenräumen – Umsetzung Verkehrsmanagement (div. Teilprojekte) – laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten	– Siedlungsverträgliche Strassenräume – Verstetigung des Verkehrsflusses und Optimierung Verkehrsführung; insbesondere an den Schnittstellen zu den übergeordneten Netzen – Kapazitätserweiterungen möglichst nur punktuell (z. B. an stark überlasteten Knoten)
Siedlungsverträgliche Strassenräume	– Verstärkte Beachtung der Lärmschutzproblematik in der Siedlungsentwicklung – Mitfinanzierung von Lärmschutzmassnahmen	– Siedlungsverträgliche Strassenräume – Verstetigung des Verkehrsflusses und Optimierung Verkehrsführung – Studie zum Thema Siedlungsverdichtung und Verkehr
Leistungsfähiges und sicheres Nationalstrassennetz	– Umsetzung der übergeordneten Projekte (z. B. STEP-NS): BUGAW, PUN, Bypass Ost, 6-/8-Spurausbau zw. Wankdorf–Kirchberg, Erweiterung Wankdorf–Weyermannshaus	– Leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz (HLS) und funktionierende Schnittstellen zum untergeordneten Netz

Tab. 57 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich motorisierter Individualverkehr.

Leistungsfähiges Hochleistungs-strassennetz (HLS)

Das Hochleistungsstrassennetz ist leistungsfähig und sicher, und der Verkehr wird im Übergang zum untergeordneten Basisnetz koordiniert. Die Autobahnen A1, A6 und A12 erfüllen weiterhin eine wichtige Erschliessungsfunktion für die Region und sind ein Kernstück des Schweizer Nationalstrassennetzes. Hier treffen Ziel-, Quell- und Transitverkehr aufeinander. Mittels Engpassbeseitigungen auf der A1/A6 kann der Verkehr auf dem übergeordneten Netz gehalten und der Ausweichverkehr über Gemeinde- und Kantonsstrassen verhindert werden. Mit dem Projekt Bypass Bern Ost findet eine Umgestaltung der A6 zwischen Bern Schosshalde und Muri statt, indem dieser Abschnitt verlegt und zukünftig in einem Tunnel geführt wird. Die bisherige A6 wird zum Teil rückgebaut, respektive auf eine Stadtstrasse reduziert.

Besondere Beachtung ist funktionierenden Schnittstellen zwischen dem Autobahnnetz und dem daran anschliessenden lokalen Hauptstrassennetz zu schenken. Die verkehrliche Funktionstüchtigkeit dieser Hotspots ist mit einem Bündel von Massnahmen sicherzustellen. Dazu gehören das Verkehrsmanagement, bei Bedarf gezielte Kapazitätsausbauten (vgl. Projekt BUGAW) und auch die Prüfung von P+R-Anlagen an den Schnittstellen zu den Autobahnen. Es ist zu klären, welchen Beitrag solche Anlagen zur Entlastung des Strassennetzes – insbesondere an den Autobahnknoten – leisten können und an welchen Standorten sie die grösste Wirkung entfalten würden. Längerfristig sind der Halbanschluss Grauholz und der Tunnel Chrummatt in Flamatt geplant, um die Schnittstellen zwischen dem Nationalstrassennetz und dem untergeordneten Netz zu verbessern.

Siedlungsverträgliche Strassenräume und Verstetigung des Verkehrsflusses

Eine siedlungsverträglichere Gestaltung von Strassenräumen trägt zu einer Verbesserung der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit bei und fördert die nachhaltigeren und effizienteren Verkehrsträger ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Der Durchgangsverkehr soll von den Wohnquartieren so weit wie möglich ferngehalten werden. Dafür wird weiterhin das erfolgreiche «Berner Modell» eingesetzt und mittels der Standards für Kantonsstrassen bei Bedarf vom Kanton gezielt weiterentwickelt.

In der Agglomeration Bern wird als weiteres Strategieelement ein weiträumiges und unter den Teilgebieten vernetztes Verkehrsmanagement eingeführt. Dieses trägt zu einem siedlungsverträglichen, sicheren Verkehrsablauf bei .

Das Strassennetz ausserorts sichert gute Verbindungen zwischen den Gemeinden und Siedlungszentren. Der Verkehr fliesst flüssig und sicher für alle Verkehrsteilnehmenden.

Optimierung Verkehrsführung und punktuelle Kapazitätssteigerung

Um die Leistungsfähigkeit des regionalen Basisstrassennetzes gewährleisten zu können, bedarf es einer aktiven Bewirtschaftung von Strassenabschnitten und Optimierung von Verkehrsführungen, z. B. an hochbelasteten Knoten oder bei Strassenausbauten zur Entlastung von in der Nähe gelegenen siedlungsorientierten Strassen. Im Fokus steht ein flüssiger Verkehrsablauf, um beispielsweise Stau- und Wartezeiten in den Siedlungszentren abbauen zu können oder Optimierungen im Verkehrsablauf zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln erreichen zu können. Auf dem Kantonsstrassennetz gilt es, die festgelegten Verkehrsqualitäten gemäss Standards Kantonsstrasse einzuhalten.

Kapazitätssteigerungen werden nur dort geplant, wo z. B. eine Entlastung von hochbelasteten Ortsdurchfahrten unbedingt notwendig ist. Auf grosse Kapazitätssteigerungen ist möglichst zu verzichten; punktuelle Kapazitätssteigerungen, z. B. an Knoten, sind möglich, wenn dadurch beispielsweise bessere Verkehrsabläufe für den öffentlichen Verkehr erzielt werden können. Der umweltschonende und flächeneffiziente Umgang mit dem Boden sowie eine Optimierung des bestehenden Systems haben stets Vorrang vor dem Ausbau.

6.2.6 Teilstrategie Kombinierte Mobilität

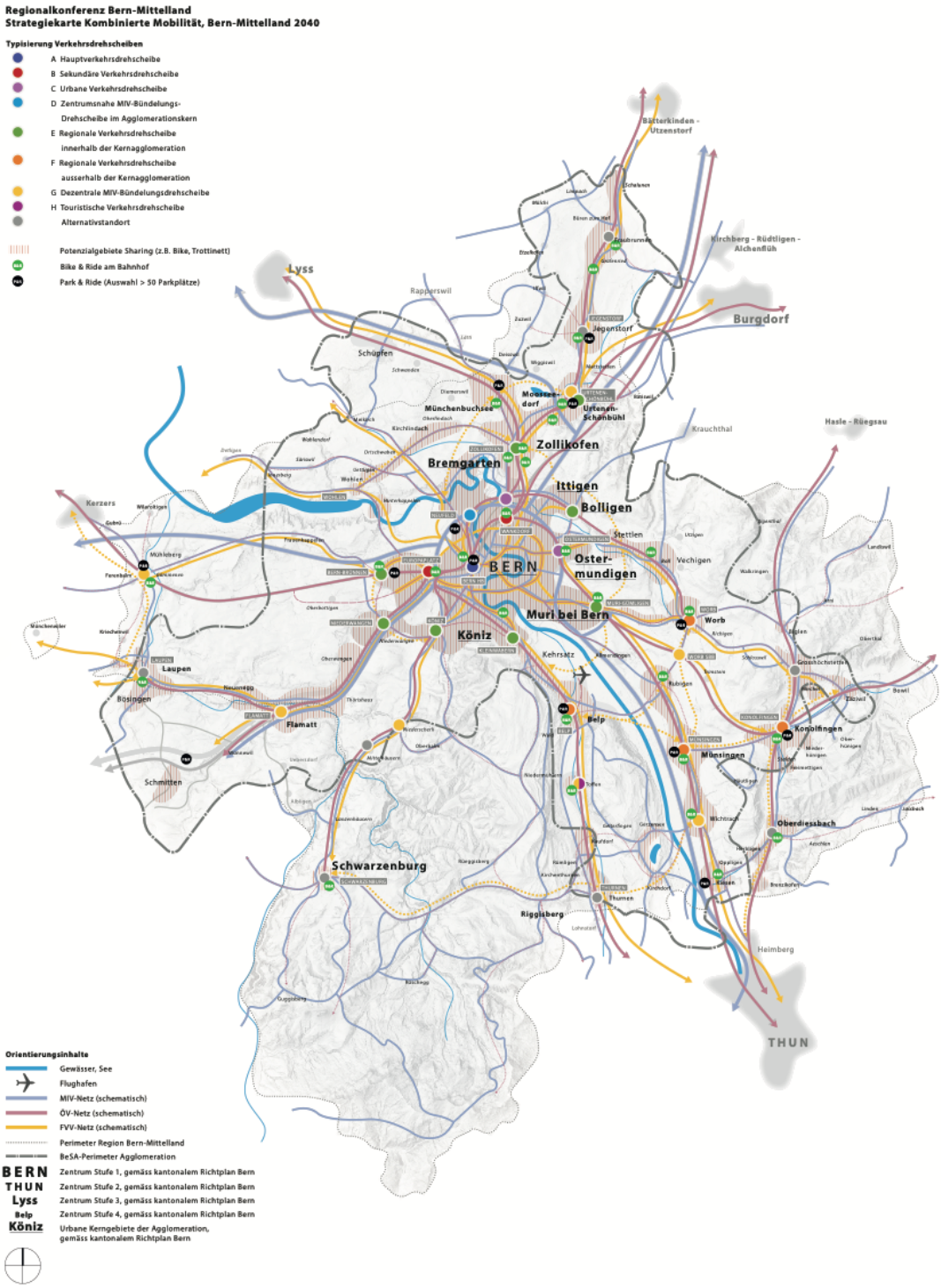


Abb. 66 Teilstrategie Kombinierte Mobilität (Grundlage: Zielbild Verkehrsdrehscheiben Region Bern Mittelland [13], Bearbeitung: Forward, 2023)

[13] Vgl. Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2023): Studie Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern Mittelland

Der frühzeitige Wechsel von MIV auf siedlungsverträgliche Verkehrsmittel sowie die Attraktivierung und Optimierung von Wegketten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln sind die Hauptziele der Teilstrategie Kombinierte Mobilität.

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Förderung multimodale Mobilität	– Bessere Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie Entwicklung von multimodalen Drehscheiben	– Förderung Multimodalität: Verkehrsdrehscheiben, B+R/P+R
	– Alternative Mobilitätsoptionen prüfen (ÖIV, PMDs, Sharing etc.)	– B+R/P+R
	– Weiterentwicklung ÖV-Netz und -Angebot	– siehe auch: Öffentlicher Verkehr
	– Noch fehlende Lücken bei der Anbindung der S-Bahnhöfe an den ÖV-Feinverteiler schliessen	
	– Zur Entlastung der Schnittstellen zwischen Autobahnen und übrigem Strassennetz sind auch neue P+R-Anlagen direkt im Anschluss an Autobahnknoten vertieft zu prüfen	– Fern- und Reisebusterminal an geeigneten Standorten
Förderung multimodale Mobilität	– Fortführung nachfrageorientierter Ausbau der Veloparkierung	– Velostationen – Bikesharing – B+R/P+R
Förderung multimodale Mobilität	– Reduktion MIV-Anteil bei Freizeit-Hotspots: Gesamtstrategie und individuelle Strategien	siehe Teilstrategie Landschaft

Tab. 58 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Kombinierte Mobilität.

Verkehrsdrehscheiben

Die kombinierte Mobilität kann durch die Bildung von multimodalen Drehscheiben verstärkt gefördert werden. Grundsätzlich ist jeder Standort, an welchem Reisende das Verkehrsmittel wechseln, eine Verkehrsdrehscheibe. Je nach Verkehrsmittelangebot, verfügbarem Platz und Lage im Verkehrsnetz variiert jedoch die Bedeutung und Ausstattung dieser Verkehrsdrehscheiben. Der Wechsel zwischen Velo und ÖV (B+R) respektive MIV und ÖV (P+R) hat sich als ein wichtiger Bestandteil von Verkehrsdrehscheiben bereits etabliert.

An strategisch wichtigen Orten in der Region soll der Wechsel zwischen den öffentlichen/gebündelten und privaten/individuellen Verkehrsmitteln weiterentwickelt werden. Um den Wechsel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten zu vereinfachen, ist deren infrastrukturelle Verknüpfung weiter zu verbessern. Auf der nicht-infrastrukturellen Ebene ist die Vermarktung und regionale Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Leistungs- und Angebotsträgern sowie den Gemeinden zu stärken. Ausgehend davon hat die Studie «Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland» anhand räumlicher und verkehrlicher Kriterien Standorte potenzielle Standorte für Verkehrsdrehscheiben identifiziert und aufgezeigt, wie diese auf die künftigen Verkehrsströme auszurichten sind. Den Kern der Studie bildet das

Zielbild zu den Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland (vgl. Abb. 66). Das Zielbild zeigt ein regionales Gesamtsystem von Verkehrsdrehscheiben, das nicht von einzelnen und in sich isoliert geplanten Standorten ausgeht, sondern auf zusammenhängenden und aufeinander abgestimmten Systemelementen basiert. Die ÖV-Haltestellen sollen so zu Drehscheiben einer facettenreichen kombinierten Mobilität ausgebaut werden. In Abhängigkeit zu den für die Region strategischen Zielen für die einzelnen Standorte/Systemelemente können die Drehscheiben u. a. folgende Elemente aufweisen:

Die Hauptverkehrsdrehscheibe, die sekundären Verkehrsdrehscheiben sowie die urbanen und regionalen Verkehrsdrehscheiben befinden sich in der Kernagglomeration und nehmen sowohl regional als auch überregional eine bedeutende Position ein:

- Informations-, Verkaufs- und Servicestandorte (z. B. Verkaufsstellen ÖV-Tickets, Taxi-Standort, Velostation, E-Ladestationen, Einkaufsmöglichkeit)
- Übergang zwischen Regional-/Fernverkehr und dem städtischen ÖV-, Fuss- und Velonetz
- Wechsel zwischen den städtischen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Tram, S-Bahn) und weiteren stadtverträglichen Mobilitätsangeboten (Veloverleihsystem, Carsharing, Bikesharing)

Die regionalen Verkehrsdrehscheiben ausserhalb der Kernagglomeration und dezentrale MIV-Bündelungs-Verkehrsdrehscheiben sollen so früh wie möglich einen Wechsel des Verkehrsmittels ermöglichen:

- Informations-, Verkaufs- und Servicestandorte (z. B. Verkaufsstellen ÖV-Tickets, Taxi-Standort, Velostation, E-Ladestationen, kleine Einkaufsmöglichkeit)
- Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (je nach Standort: MIV, Bahn, Bus, Velo) und weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Veloverleihsystem, Carsharing)
- Bündelung von individuellen Verkehrsströmen, z. B. Fahrgemeinschaften
- Prioritär dort, wo markante Veränderungen im Verkehrsnetz stattfinden (z. B. am Rand der Verkehrsmanagement-Korridore, Übergang 15'- zu 30'-Takt S-Bahn, Übergang vom Nationalstrassennetz zum untergeordneten Netz)

Verkehrsdrehscheiben sind insbesondere dort von Bedeutung, wo sich die Interessen der einzelnen Verkehrsteilnehmenden überlagern und die Standorte Ziel, Quelle, Durchfahrts- oder Umsteigeort des individuellen Wegs sein können. Hierzu zählen die Umstrukturierungs- und Verdichtungsräume und die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, welche sehr gute Anbindungen an die verschiedenen Verkehrsnetze aufweisen. Die im Zielbild enthaltenen Standorte von Verkehrsdrehscheiben sind nicht abschliessend und jede Haltestelle hat eine eigene Ausgangslage und Möglichkeiten zur Förderung der kombinierten Mobilität.

Für die im Zielbild enthaltenen Verkehrsdrehscheiben zeigt die Studie «Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland», welcher Massnahmenbedarf für deren Attraktivierung prioritär angegangen werden soll. Davon ausgehend wird eine Umsetzungsstrategie für die Implementierung des Zielbilds entwickelt.

Bike and Ride (B+R) und Park and Ride (P+R)

Mit Park+Ride-Anlagen (P+R) und Bike+Ride-Anlagen (B+R) sollen gute Transportketten im Übergang vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr an den Bahnhöfen angeboten werden. Potenziell kann an jeder Haltestelle des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern ein Angebot an B+R- und P+R-Anlagen realisiert werden, wenn ein entsprechendes Nachfragepotenzial besteht.

Der Ausbau von Standorten, an welchen die Nachfrage das Angebot an vorhandenen B+R- und P+R-Plätzen übersteigt, stellt ein wichtiges Gesamtstrategieelement dar, um eine frühzeitige Verlagerung vom MIV auf den ÖV zu ermöglichen sowie die Verknüpfung zwischen Veloverkehr und ÖV zu fördern.

An B+R- und P+R-Standorten soll zudem das Angebot an E-Ladestationen ausgebaut und damit die Attraktivität der E-Mobilität erhöht werden.

Fern- und Reisebusterminal

Der Fern- und Reisebusterminal beim Autobahnanschluss Neufeld soll ausgebaut werden. Neben zusätzlichen Carparkplätzen (acht Haltekanten und sechs Abstellplätze) soll ein Carterminalgebäude inkl. Aufenthaltsraum und WC-Anlagen realisiert werden. Dadurch sollen das lokale Strassennetz und insbesondere die Innenstadt spürbar vom Carverkehr entlastet werden.

Velodrehscheiben

Im Veloverkehrsnetz sollen Orte, an welchen sich wichtige regionale Veloverkehrsverbindungen kreuzen (Velohauptrouten und/oder Tangentialverbindungen) oder an denen der Übergang vom Velohauptroutennetz zum lokalen Netz stattfindet, als «Velodrehscheiben» gefördert werden. Um diese Knotenpunkte zu stärken und schneller erfassbar zu machen, braucht es vor allem eine sehr gute Veloinfrastruktur und Signaletik für einen sicheren und hindernisfreien Übergang zwischen den Routen und Netzen. Dazu gehört auch eine gezielte Weiterentwicklung solcher Orte zu Informations- und Servicestandorten (z. B. Luftpumpen, Hinweise zu Veloservice/Werkstatt/E-Ladestationen, velofreundliche Übernachtungsmöglichkeiten).

Bikesharing

Das Bikesharing-Angebot ist im Sinne einer vernetzten und multimodalen Mobilität auszubauen. In der Kernagglomeration wurde das bestehende Veloverleihsystem sukzessiv auf umliegende Gemeinden ausgeweitet. Die Stationsdichte ist zu erhöhen. Bei unterschiedlichen Systemen/Anbietern ist auf die Kompatibilität der Systeme zu achten, sodass möglichst keine Hürden für die Benutzenden entstehen, durch z. B. unterschiedliche Preise oder variierende Ausleih-Modalitäten.

Das Potenzial für ein Bikesharing-System besteht grundsätzlich in allen Zentren und urbanen, dichten Siedlungsgebieten (z. B. Münsingen). Je weiter entfernt von der Kernagglomeration, desto stärker ist bei der Planung das gemeindeübergreifende Gesamtpotenzial eines Sektors oder Korridors zu berücksichtigen (z. B. Sektor Nord Moosseedorf/Münchenbuchsee/Urtenen-Schönbühl).

6.2.7 Teilstrategie Nachfrageorientierte Mobilität

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf	– Inbetriebnahme Verkehrsmanagement Region Bern	– Verkehrsmanagement
Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf	– Frühestmöglichen Umstieg vom MIV auf alternative Verkehrsmittel fördern	– Mobilitätsmanagement
Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf	– Entwicklung von regionalen Strategien zur Bündelung/ Lenkung von Warenströmen – Verträglichkeit im Siedlungsraum erhöhen	– City-Logistik
Keine spezifische Aussage im Zukunftsbild zum Güter-/Wirtschaftsverkehr; die Wirtschaftskraft der Region Bern ist jedoch zu stärken und der Wirtschaftsverkehr optimal zu organisieren		

Tab. 59 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Nachfrageorientierte Mobilität.

Verortung: Das Strategieelement Verkehrsmanagement der nachfrageorientierten Mobilität ist Bestandteil der Teilstrategiekarte MIV. Das Mobilitätsmanagement wird nicht verortet. Auf eine separate Teilstrategiekarte Kombinierte Mobilität wird verzichtet.

Verkehrsmanagement

Um den in der Teilstrategie MIV festgesetzten «siedlungsverträglichen Strassenraum» im Innerortsbereich realisieren zu können (vgl. Kapitel 6.3.4), bedarf es in der Agglomeration eines aktiven, übergeordneten Verkehrsmanagements. Zentrale Elemente sind die Kanalisierung des MIV auf dem Hochleistungsstrassen- und Basisnetz sowie die gezielte Optimierung dieses Netzes.

Der Durchgangsverkehr soll von den Wohnquartieren so weit wie möglich ferngehalten werden. Deshalb soll der motorisierte Individualverkehr punktuell am Agglomerationsgürtel dosiert werden, um trotz knapper Kapazitäten den Verkehrsfluss zu erhalten und den ÖV und Fuss- und Veloverkehr nicht zu behindern.

Mobilitäts-management

Von wachsender Bedeutung sind Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements, um das Verkehrsaufkommen zu steuern. Dabei sind sowohl Anreize (Pull-Massnahmen, z. B. Verdichtung nach innen, Veloförderung) als auch Einschränkungen (Push-Massnahmen, z. B. Parkplatzbewirtschaftung, Parkraummanagement) in Betracht zu ziehen, die Einflüsse auf die Verkehrsmittelwahl oder zeitliche Verschiebungen auf verkehrsärmere Zeiten haben können. Auch die Unterstützung von Mobilitätsmanagement in Betrieben steht im Fokus.

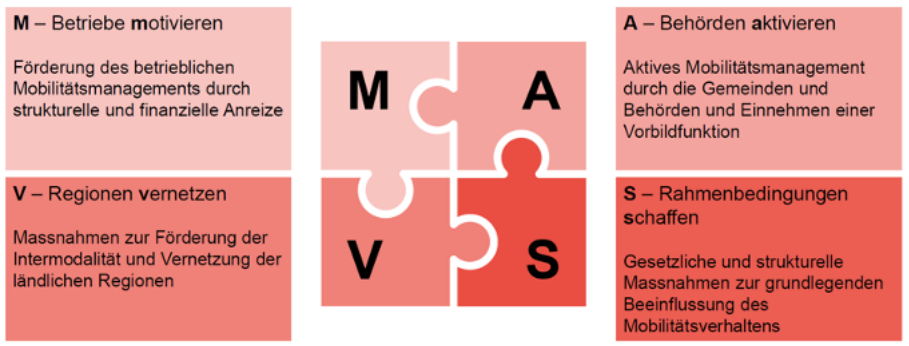


Abb. 67 Handlungsfelder Mobilitätsmanagement aus Studie zhaw mit RKBM.

Im Rahmen des RGSK 2021 setzt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland den Fokus auf die Lancierung eines regionalen Mobilitätsmanagements. Hierfür wurde in Zusammenarbeit mit der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (zhaw) im Jahr 2019 ein umfangreiches Grundlagenpapier erarbeitet, welches ein breites Spektrum an Handlungsfeldern sowie möglichen Lösungsansätzen und Massnahmen für Gemeinden aufzeigt.

Aufbauend auf dem Grundlagenpapier erarbeitet die Region gemeinsam mit den Gemeinden ein regionales Mobilitätsmanagement-Konzept, in dem die prioritären Handlungsansätze festgehalten und Massnahmen für eine erste Umsetzungsphase formuliert werden sollen.

City-Logistik

Mit der City-Logistik sollen Lieferfahrten auf der letzten Meile so weit wie möglich gebündelt werden. Damit soll die Anzahl Fahrten bzw. der gefahrenen Strecken reduziert werden. Damit kann ein Beitrag zur Reduktion der Lärmbelastung und zu mehr Sicherheit geleistet werden. Ein gutes Beispiel ist hier die Kehrichtentsorgung durch die Gemeinde.

Weiter soll – insbesondere in der dichtbesiedelten Kernagglomeration – der Gütertransport so nachhaltig wie möglich erfolgen, indem Transporte von kleineren Gütern beispielsweise mit e-Cargo-Velos erfolgen. Damit kann ein Beitrag zur Reduktion der Umwelt-/Klimabelastung geleistet werden.

Um die betrieblichen und räumlichen Möglichkeiten bzw. Auswirkungen einer ausgebauten City-Logistik in der Stadt Bern und den angrenzenden Gebieten abschätzen zu können, soll in einer Studie insbesondere die Lage und die Dimensionierung möglicher Umladepunkte (Hubs) entwickelt

werden. Auf der Grundlage dieser Studie – und unter Berücksichtigung weiterer Grundlagenstudien – werden konkrete Hub-Projekte entwickelt.

6.2.8 Regionale Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland

Die Teilstrategien Verkehr und Mobilität präzisieren die von der Region Bern-Mittelland formulierte 4V-Strategie, welche im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2040 erarbeitet wurde. Die bisherigen Strategien im Verkehr unterstützen vor allem die Ansätze von «Verkehr verlagern» und «Verkehr verträglich gestalten». Der Ansatz «Verkehr vernetzen» wird neu über die einzelnen Elemente der Teilstrategien des öffentlichen Verkehrs, der kombinierten Mobilität sowie des Fuss- und Veloverkehrs präzisiert. Um «Verkehr vermeiden» zu können, bedarf es u. a. eines verstärkten Mobilitätsmanagements mit einer Förderung von alternativen Arbeitsmodellen (Home-Office, Co-Working-Spaces etc.) oder auch neuer Wege bei der Bündelung von Güterverkehrswaren (City-Logistik).

	4V-Strategie Region Bern-Mittelland			
Teilstrategien	Verkehr vernetzen	Verkehr verlagern	Verkehr verträglich gestalten	Verkehr vermeiden
Motorisierter Individualverkehr				
Leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz (HLS)			(X[1])	
Basisnetz: Siedlungsverträgliche Strassenräume			X	
Punktuell: Kapazitätssteigerung und Optimierung Verkehrsführung			X	
Öffentlicher Verkehr				
Dichter Takt bei S-Bahn und Fernverkehr		X		
City-Schiene + Erweiterung		X		
ÖV-System in der Agglomeration und im ländlichen Raum		X		
Weiterentwicklung ÖV-Netz	X	X		
Fuss- und Veloverkehr				
Sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz	X	X	X	
Velohauptrouten und Tangentialverbindungen	X	X		
Kombinierte Mobilität				
Förderung Multimodalität: Verkehrsdrehscheiben	X	X		
Bikesharing		X		
B+R/P+R	X	X		
Nachfrageorientierte Mobilität				
Verkehrsmanagement			X	
Mobilitätsmanagement	X	X	X	X
City-Logistik				X
Siedlung				
Lenkung der Siedlungsentwicklung				X
Siedlungsentwicklung nach innen		X		X

(X[1]) Im Sinne von: Kanalisierung des Verkehrs auf dem HLS und Vermeidung von Ausweichverkehr auf das untergeordnete Netz.

Tab. 60 Verknüpfung der Teilstrategien Verkehr mit der 4V-Strategie Region Bern-Mittelland.

6.3 Teilstrategie Landschaft

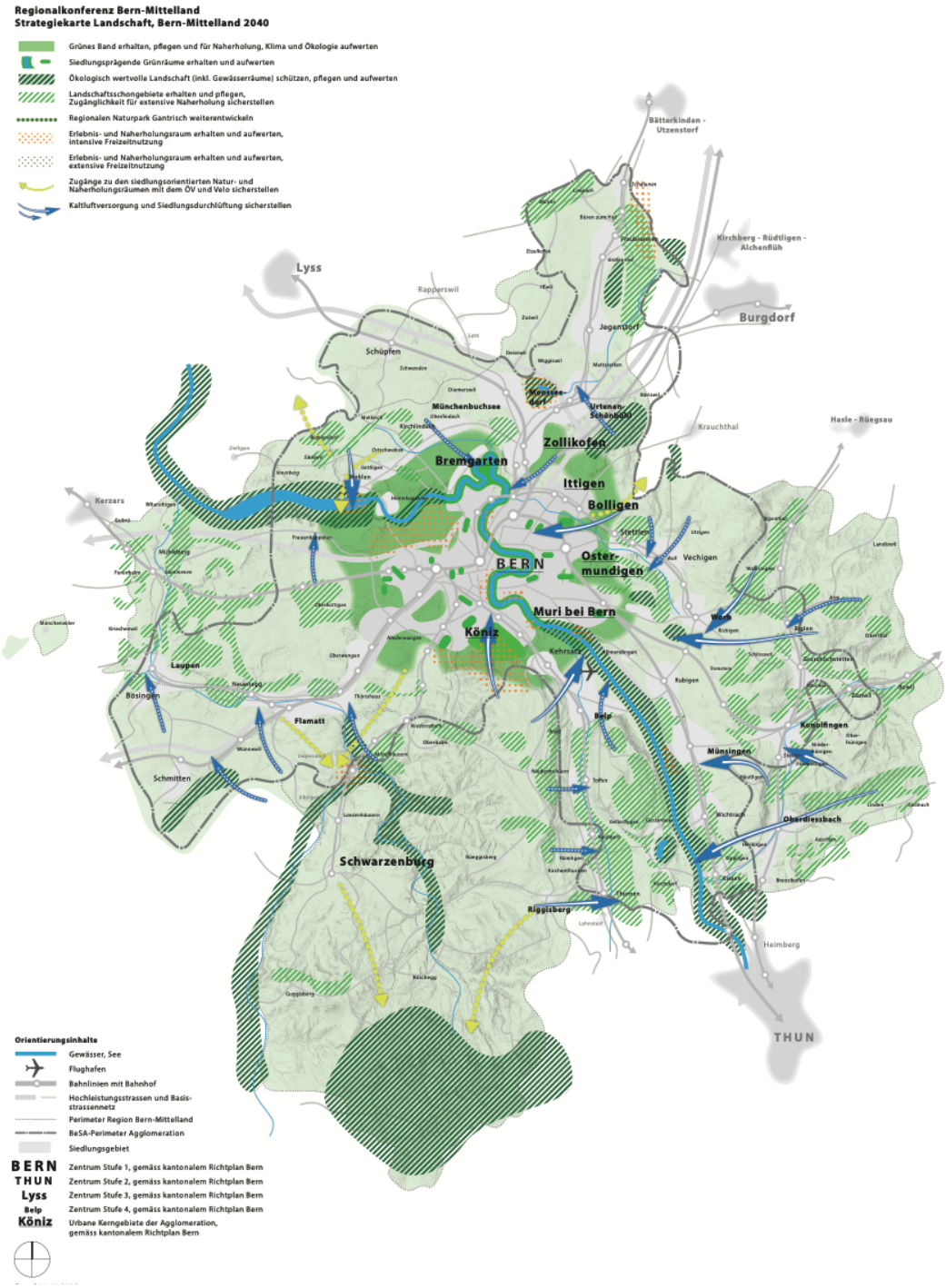


Abb. 68 Strategiekarte Landschaft (Quelle: Forward 2023).

Die Strategien im Bereich Landschaft wurden im Grundsatz bereits im RGSK II formuliert. In Zusammenhang mit der Überarbeitung der Landschaftsinhalte im RGSK wurde auch der Auftrag zur Überführung der noch rechtskräftigen Inhalte der Landschaftsrichtpläne in das RGSK umgesetzt.

Die wichtigsten Änderungen umfassen die regionalen Landschaftsschongebiete, welche auf der Grundlage der aufzuhebenden Landschaftsrichtpläne überprüft und überführt wurden. In diesem Zusammenhang sind die «Vorranggebiete Kulturlandschaft» wie auch die «Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel» aufgehoben und durch die regionalen Landschaftsschongebiete ersetzt worden. Diese Änderungen sind auch auf strategischer Ebene erfolgt und im nachfolgenden Kapitel entsprechend angepasst worden.

Die Landschaftsentwicklung wird durch folgende Strategieelemente erreicht:

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Hochwertige Grün- und Freiräume Hochwertige Freiraumqualität Vernetzung von Grün- und Freiräumen	– Erhalt und Aufwertung bestehender und Schaffen neuer Freiräume (z. B. im Rahmen von Arealentwicklungen) – Entwicklungsgebiete Wohnen/Arbeiten an geeigneten Lagen konzentrieren – Weitere Verbesserung der Vernetzung von Grün- und Freiräumen – Vertiefung Massnahmen, Definition Ausstattung für Grünräume und Erholungsschwerpunkte	– Hohe Aufenthaltsqualität von Grün- und Freiräumen für Naherholung und Hitzeentlastung gewährleisten, gegebenenfalls klimaökologisch aufwerten – Grün- und Freiräume innerhalb der Siedlungsgebiete als tragfähige ökologische Infrastruktur für die Förderung der Biodiversität entwickeln – Parkähnliche Freiräume im Siedlungsgebiet erhalten und sichern, Verluste kompensieren – Bei Siedlungserweiterungen prägende Grünräume mitplanen und sichern – Für Freizeit- und Erlebnisangebote Ruheräume und Aussichtspunkte sowie Bewegungsräume schaffen – Freizeitnutzungen mit land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen sowie Schutzinteressen von Natur und Landschaft abstimmen – Flussraum und Seeufer pflegen, schützen und für Freizeit und Naherholung gestalten und ökologisch aufwerten
Erhalt von Kultur- und Naturräumen als identitätsstiftende Merkmale der Region	– Weiterverfolgen der bisherigen Daueraufgaben – Schützen von ökologisch wertvollen Gebieten (v. a. Gewässer) – Siedlungsentwicklung lenken	– Festlegung von Landschaftsschongebieten für den Erhalt der landschaftlichen Qualitäten ausserhalb des Siedlungsgebiets und der landschaftsverträglichen Lenkung der Bautätigkeit ausserhalb der Bauzone – Bedeutsame Siedlungszäsuren erhalten: Zusammenhängende Landschaftsräume erhalten (vgl. Landschaftsschongebiete), auf grössere

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
		Siedlungsentwicklungen in deren Richtung verzichten – ökologische Vernetzungsfunktionen sicherstellen (in Abstimmung mit landwirtschaftlicher Nutzung) – Regionalen Naturpark Gantrisch weiterentwickeln
Förderung und Erhalt der Biodiversität in den Landschafts- und Siedlungsräumen	– Weitere Verbesserung der ökologischen Vernetzung von Grün- und Freiräumen	– Ökologisch wertvolle Landschaft schützen, pflegen und für die Biodiversitätsförderung aufwerten – Vernetzung der Lebensräume über alle Landschafts- und Siedlungsräume hinweg verbessern (Aufwertungsmassnahmen) – Zusätzliche Grün- und Freiräume sichern, um die Vernetzung der ökologischen Infrastruktur zu gewährleisten – An den Gewässern Revitalisierungen und Massnahmen zur Biodiversitätsförderung vornehmen – Erlebniswert der Naturlandschaften bei entsprechender Eignung sanft in Wert setzen – Naherholungssuchende lenken und sensibilisieren
Überkommunale Sicherung und Inwertsetzung des «Grünen Bandes»	– Überkommunale Abstimmung von Aktivitäten/Massnahmen – Weitere Massnahmen zur Inwertsetzung des Grünen Bandes ergreifen	– Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und weiteren Akteur/innen stärken – Bei allfälligen Siedlungserweiterungen Grünräume innerhalb des Grünen Bandes für verschiedene Funktionen (Klima, Ökologie, Erholung) sichern – Die verschiedenen Raumtypen (Charakterräume) im Grünen Band in Abhängigkeit ihrer Funktion entwickeln
Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Klima- und Energieziele leisten	– Erhalt des Beitrags zur Sicherstellung der Durchlüftung des dichten Siedlungskörpers im Kern der Agglomeration Bern unter dem Aspekt des Klimawandels – Grünflächen sichern und bestehende Grünflächen mit geringer Aufenthaltsqualität klimaökologisch aufwerten – Zunehmende Überhitzung des Siedlungsgebiets durch klimagerechte Gestaltung der Frei- und Verkehrsräume vermindern	– Bebauungs- und Grünstrukturen aufeinander abstimmen, um den Transport von Kaltluft nicht zu behindern und Durchlüftung sicherzustellen – Gestützt auf kantonale Klimakarten regionale Klimastrategie und Massnahmenplan entwickeln – Auflagen zur Verbesserung des Mikroklimas in stark wärmebelasteten Räumen erlassen – Im Rahmen der Siedlungsentwicklung energie- und klimabezogene Inhalte berücksichtigen

Tab. 61 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Landschaft.

Für den Bereich Landschaft können die Strategieelemente in folgende Teilstrategien zusammengefasst werden:

Siedlungsprägende Grünräume

- Parkähnliche Freiräume im Siedlungsgebiet, bestehend aus Grünzäsuren und strukturierenden Grünbereichen, werden erhalten. Der Verlust von Grünflächen und prägenden Vegetationselementen ist durch Schaffung neuer Grünflächen oder der Aufwertung und Inwertsetzung von anderen Grünflächen auszugleichen.
- Bestehende und neu geschaffene Grünflächen werden als Naherholungsräume ausgebildet und aufgewertet. Sie sind tagsüber wichtige Räume für die Hitzeentlastung und weisen eine entsprechend hohe Aufenthaltsqualität und ein angenehmes Mikroklima auf.
- Die ökologische Vernetzung der Grünräume untereinander und die Aufwertung der Lebensräume zur Förderung der Biodiversität sind wichtige Zielsetzungen.
- Der Zusammenhang und die Vernetzung der urbanen Grünräume sind für die unterschiedlichen Landschaftsfunktionen wie Erholung, Biodiversitätsförderung oder Hitzeminderung zu gewährleisten. Eine landwirtschaftliche Produktion ist nicht ausgeschlossen. Diese und die anderen Landschaftsfunktionen werden aufeinander abgestimmt.
- Bei der Erweiterung des Siedlungsgebietes sind die siedlungsprägenden Grünräume mitzuplanen und zu sichern. Siedlungsprägende Grünräume können integrierende Bestandteile von Siedlungserweiterungen darstellen und schliessen sich demnach explizit nicht aus.
- Bei Siedlungserweiterungen innerhalb des Grünen Bands sind als Bestandteil qualitätssichernder Verfahren siedlungsprägende Grünräume zu sichern. Auf die innere und äussere Vernetzung des Grünraums bzw. der Grünräume ist dabei besonders zu achten.
- Die Gemeinden schützen die bestehenden Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume im Rahmen der Ortsplanung.

«Grünes Band»

- Das charakteristische Grüne Band im Bereich des Agglomerationsgürtels ist auch künftig zu bewahren. Bei allfälligen Siedlungserweiterungen werden die notwendigen Grünräume für ein angenehmes Siedlungsklima, Naherholung und ökologische Vernetzung innerhalb des Grünen Bands gesichert.
- Die unterschiedlichen Raumtypen im Grünen Band sind in Abhängigkeit ihrer Funktion land- und forstwirtschaftlich zu nutzen und zu pflegen, landschaftlich und ökologisch aufzuwerten, zu vernetzen und für Freizeit und Naherholung zu gestalten. Der sorgfältigen Abwägung verschiedener Interessen bezüglich des Landschaftsschutzes, ökologischer Vernetzung, Naherholung, Landwirtschaft und Siedlungserweiterung kommt im Grünen Band eine besonders hohe Bedeutung zu.
- Unter dem Aspekt des Klimawandels leistet das Grüne Band einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der Durchlüftung des dichten Siedlungskörpers im Kern der Agglomeration Bern. Es ist darum darauf zu achten, dass der Transport von Kaltluft nicht behindert wird und die Bebauungs- und Grünstrukturen aufeinander abgestimmt werden.

- Im Grünen Band wird eine tragfähige, ökologische Infrastruktur entwickelt und die Vernetzung der Lebensräume sichergestellt.
- Die Grünräume des Grünen Bandes werden für den Langsamverkehr vernetzt und die Zugänglichkeit wird gesichert.
- Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und weiteren Akteur/innen im Grünen Band wird gestärkt. Aktivitäten mit Auswirkungen auf das Grüne Band oder in Bezug darauf (beispielsweise Vermarktung) sind unter den Gemeinden zu koordinieren.

Flussraum und Seeufer

- Flussraum und Seeufer werden land- und forstwirtschaftlich genutzt und gepflegt, geschützt oder für Freizeit und Naherholung gestaltet und aufgewertet.
- An den Gewässern im Siedlungsgebiet sind, wo möglich, Revitalisierungen und Massnahmen zur Biodiversitätsförderung vorzunehmen. Fliessgewässer können im Zusammenspiel mit uferbegleitender Vegetation zu bedeutenden Kaltluftkorridoren werden, dieser Aspekt ist bei Aufwertungsmassnahmen zu berücksichtigen.
- An den Gewässern ausserhalb der Siedlungsgebiete ist der Übergang zur landwirtschaftlichen Nutzung sorgfältig zu planen und überkommunal abzustimmen.
- Flussräume und Seeufer dienen auch der extensiven Erholung und sind wichtig für die Hitzeentlastung. Die Zugänglichkeit für Naherholungssuchende wird grundsätzlich ermöglicht, entsprechende Massnahmen werden aber auf Verträglichkeit mit dem Schutz der aquatischen Lebensräume geprüft.
- Anlagen für intensive Freizeitnutzungen wie Freibäder, Camping und dergleichen werden nur zurückhaltend bewilligt. Für die Besucherlenkung werden Massnahmen ergriffen.

Ökologisch wertvolle Landschaft

- Die ökologisch wertvollen Landschaften sind identitätsstiftende Naturräume mit einer wichtigen Rolle für den Erhalt und die Förderung der Biodiversität und werden als solche geschützt und gepflegt.
- Die land- und forstwirtschaftliche Nutzung erfolgt in der Regel gemäss Verträgen.
- Der hohe Erlebniswert der Naturlandschaften wird bei entsprechender Eignung sanft in Wert gesetzt.
- Die Naherholungsnutzung ist gelenkt, extensiv und regional koordiniert. Naherholungssuchende werden für die Natur- und Landschaftswerte und die Rolle der Land- und Waldwirtschaft in diesem Zusammenhang sensibilisiert.

Regionale Landschaftsschongebiete

- In den regionalen Landschaftsschongebieten wird ein hohes Gewicht auf den Erhalt und die Pflege der landschaftlichen Qualitäten und des besonderen Charakters gelegt. Dies bedingt eine flächendeckende Bewirtschaftung. Nach Möglichkeit ist eine ökologische Aufwertung vorzunehmen.
- Bauliche Tätigkeiten in den regionalen Landschaftsschongebieten sind sorgfältig zu integrieren. Regionale Landschaftsschongebiete mit dem

Zweck «Freihaltung» sind von Bauten und Anlagen freizuhalten. Die Koordination und Abstimmung mit übergeordneten Inventaren und Festlegungen von nationaler und kantonaler Bedeutung (z. B. ISOS) ist zu beachten.
- Bestimmte Landschaftsschongebiete stellen Siedlungszäsuren dar und vernetzen verschiedene Landschaftsräume miteinander.

Regionaler Naturpark Gantrisch weiterentwickeln

- Im Naturpark sind Natur und Landschaft, Schutz- und Freihaltegebiete sowie Vernetzungsräume zu erhalten.
- Extensive Erholung wie Velofahren oder Wandern ist möglich. Die extensive Erholung ist mit der land- und waldwirtschaftlichen Nutzung sowie mit Schutz und Renaturierung von Vorranggebieten Naturlandschaft abzustimmen. Naherholungssuchende sind zu sensibilisieren.
- Die Erreichbarkeit des Naturparks ist zu gewährleisten. Zur Entwicklung von Lösungsansätzen ist eine gesamtheitliche Mobilitätsstrategie zu erarbeiten.
- Eine Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist im Sinne eines saisonalen Betriebs (Betriebszeiten wie Bergbahnen) mit Bussen anzustreben.

Zugang Natur- und Naherholungsräumen

- Der direkte und angenehme Zugang zu siedlungsorientierten Natur- und Naherholungsräumen, insbesondere mit angenehmen Wegen für den nichtmotorisierten Verkehr, ist zu sichern.
- An wichtigen Eintrittspforten zu siedlungsorientierten Natur- und Naherholungsräumen ist der Zugang so zu organisieren und lenken, dass negative Folgen im Umfeld verhindert werden können.

6.4 Teilstrategie Umwelt

Hitzebelastung im Siedlungsgebiet

- Die bioklimatische Situation in den stark bis extrem wärmebelasteten Siedlungsgebieten ist mit geeigneten hitzemindernden Massnahmen (zusätzliche Begrünung, Entsiegelung und Verschattung) zu verbessern. Schwammstadtelemente werden bei infrastrukturellen Bauprojekten berücksichtigt und wo immer möglich umgesetzt (Vorbild Stadt Bern).
- Die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von kühlenden Ausgleichsräumen für den nicht-motorisierten Verkehr wird sichergestellt.
- Grünflächen mit geringer Aufenthaltsqualität werden mit zusätzlichen verschattenden Vegetationselementen versehen.

Kaltluftversorgung für Siedlungsgebiete

- Die Kaltluftversorgung wird sichergestellt, indem bioklimatisch bedeutsame Grünflächen im Siedlungsinneren und in der Nähe des Siedlungsrandes erhalten werden.
- Bei unvermeidlichen baulichen Eingriffen auf bioklimatisch bedeutsamen Grünflächen wird auf eine gute Durchströmbarkeit der Bebauung geachtet, damit die Siedlung in der Nacht abkühlen kann, was unter anderem die gesundheitlichen Auswirkungen von Hitzeperioden vermindert.
- Die Gestaltung der Siedlungsränder ist durchlässig und durchgrünt.

6.5 Fokusräume

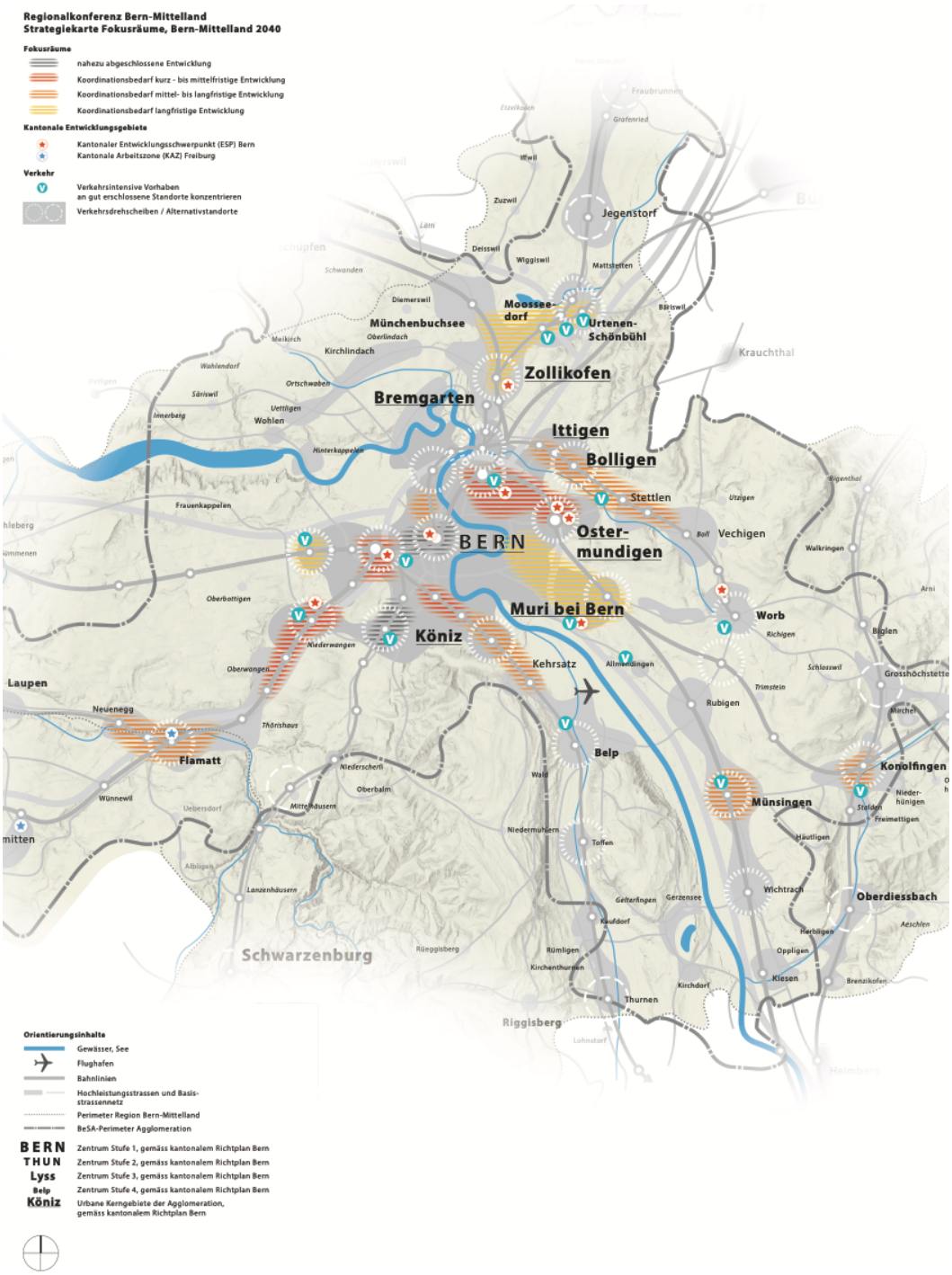


Abb. 69 Strategiekarte Fokusräume (Quelle: Forward 2023).

Der in den vorherigen Kapiteln hergeleitete Handlungsbedarf und die dazu formulierten Strategien manifestieren sich im Agglomerationsraum vor allem in den Fokusräumen. In diesen Räumen wurde eine umfassende, integrierte Entwicklung angestossen oder es soll in den nächsten Jahren und

Jahrzehnten eine Entwicklung angestossen werden. Zudem sind die übergeordneten Infrastrukturmassnahmen von Bund und Kanton wichtige Investitionen in eine nachhaltige Raumentwicklung der Region Bern, welche es abgestimmt auf weitere Massnahmen im Agglomerationsprogramm in Wert zu setzen gilt. In den 17 bezeichneten Fokusräumen stehen Umstrukturierungen und Nutzungsverdichtung von mehrheitlich grösseren Arealen und die Koordination mit den nationalen und kantonalen Verkehrsmassnahmen im Vordergrund.

Mit den Fokusräumen verfolgt die RKBM das Ziel, an den Orten, wo ein hohes Entwicklungspotenzial vorhanden ist oder bedeutende kantonale und Bundes-Infrastrukturmassnahmen umgesetzt werden sollen, eine optimale Koordination zwischen den Gemeinden, Kanton und Bund zu erreichen, indem bestehende Projektorganisationen diesbezüglich unterstützt werden oder die Region den Standorten ohne entsprechende Projektorganisation das erforderliche Wissen sowie allfällige Ressourcen dafür zur Verfügung stellt.

Fokusräume mit nahezu abgeschlossener Entwicklung

Bern Bahnhof

Mit Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) erfolgt eine Aufwertung der Hauptverkehrsdrehscheibe im Zentrum von Bern. Damit verknüpft sind diverse Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in den angrenzenden Quartieren bzw. Stadtteilen, die über die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Bern erschlossen sind. Die Zugänge bzw. Verbindungen in die Quartiere (Universitätsquartier, Kompetenzzentrum Gesundheit Insel, Wohnschwerpunkt Vierer- und Mittelfeld etc.) sind weiter zu verbessern und siedlungsverträglich zu gestalten.
Das Gebiet rund um den Bahnhof bildet eine grosse Hitzeinsel infolge des sehr hohen Versiegelungsgrades. Die inselartigen Parkanlagen mit ihren versickerungsfähigen Oberflächen bilden bioklimatische Erholungsoasen und sind wichtig für die nächtliche Kühlung. Es besteht ein Defizit in Bezug auf schattenspendende Strukturen (zusätzliche Baumpflanzungen entlang der Strassen und auf den Grünräumen).

Bern Insel

Der Raum Insel stellt das Kompetenzzentrum Gesundheit dar. Die Nähe zum Mobilitätszentrum Bahnhof Bern verleiht dem Standort eine ausserordentliche Standortgunst, welche durch die Entwicklungsmöglichkeiten im Areal und in den angrenzenden Räumen charakterisiert ist. Die nahe gelegenen Wohnstandorte (Warmbächliweg, Meinenareal etc.) steigern die Attraktivität. Das Inselareal soll im kantonalen Richtplan als verkehrsintensive Einrichtung aufgenommen werden. Die Verkehrsknoten im Umfeld des Inselareals werden im Sinne der Siedlungsverträglichkeit verbessert. Zudem sind Kapazitätssteigerungen beim ÖV mittelfristig zu erreichen. Mit der Sanierung des Inselknotens erfolgt eine Aufwertung des Strassenraumes für den Fuss- und Veloverkehr im Sinne der Verkehrssicherheit.
Im Inselareal wechseln sich bebaute und unbebaute Areale (Dreifelderwirtschaft) ab, was die siedlungsklimatische Situation verbessert. Im

Fokusraum sind aber einige Bereiche stark versiegelt, was zu Hitzeinseln führt. Der Grad von Beschattung und die Verdunstung sind hier zu fördern.

Köniz Zentrum/ Liebefeld

Köniz Zentrum/Liebefeld soll sich weiterentwickeln können und dessen Erreichbarkeit wird mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Doppelspurausbau S-Bahn-Linie) und einer Verlegung und siedlungsverträglichen Gestaltung der Schwarzenburgstrasse verbessert. Das Zentrum von Köniz etabliert sich als eigenständiger Pol gegenüber der Kernstadt und als Mobilitätszentrum für sein Einzugsgebiet.
Der Liebefeldpark bildet das grüne Zentrum von Köniz und wirkt klimatisch ausgleichend gegenüber den versiegelten Hitzeinseln im Umfeld. Der Beschattungsanteil und die Aufenthaltsqualität sollte mit Baumpflanzungen entlang der Verkehrswege und auf den Grünflächen erhöht werden.

Fokusräume mit kurz- bis mittelfristiger Entwicklung

Bern Ausserholligen

Der Raum Ausserholligen mit den Umstrukturierungsgebieten im Weyermannshaus bzw. in Ausserholligen sowie den nahegelegen Wohnschwerpunkten in Bümpliz und Holligen wird mit Infrastrukturausbauten insbesondere beim Velo und Fussverkehr in seiner Erreichbarkeit verbessert. Die Fahrplanstabilität für die S-Bahn-Linien im Westen von Bern wird mit dem Entflechtungsbauwerk Holligen gestärkt. Wie im Osten von Bern entsteht am Europaplatz eine sekundäre Verkehrsdrehscheibe.
Die grünen Oasen, wie das Freibad «Weyerli» sowie die Öffnung des Stadtbaches, tragen zu einer verbesserten klimatischen Situation bei. Schwammstadtelemente sind in den Entwicklungsgebieten und bei Strassensanierungen umzusetzen.

Bern/Köniz Morillon

Der Raum Morillon ist charakterisiert durch die Entwicklungsachse entlang der Seftigenstrasse, welche mit Massnahmen siedlungsverträglicher gestaltet werden soll, bzw. durch die S-Bahn-Linie Bern–Belp–Thun. Darauf liegen die beiden Schwerpunkte Morillongut und Zieglerspital. Die Entwicklungsachse erstreckt sich weiter Richtung Wabern bis Kehrsatz mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle in Kleinwabern.
Ein bewusster Umgang mit bestehenden Grünräumen und altem Baumbestand im Morillongut sowie eine sorgfältige Planung der Zwischenräume im neuen Quartier verknüpfen den Standort mit den klimatischen Ausgleichsräumen von Aare und Gurten.

Ostermundigen

Ostermundigen liegt im unmittelbaren Einflussbereich der verschiedenen Infrastrukturausbauten im Raum Wankdorf. Insbesondere der Verkehrsknoten Wankdorf ist für die Erreichbarkeit des aufstrebenden Zentrums von Ostermundigen (Umstrukturierungsgebiet Bahnhof) wichtig. Die Entwicklung des Bahnhofs Ostermundigen zur urbanen Verkehrsdrehscheibe steigert die Attraktivität der umliegenden Umstrukturierungsgebiete.

Das neue Tram verknüpft den Ort der Entwicklung mit der Nachbarschaft und der Strassenraum ist bezüglich Klimaresilienz aufgewertet. Der hohe Versiegelungsgrad im Wohnumfeld und in Gewerbegebieten soll reduziert werden, die Strassenräume sind zu durchgrünen und Schwammstadtelemente umsetzen.

Bern Wankdorf

Der Raum Wankdorf ist räumlich von mehreren grösseren Umstrukturierungsgebieten geprägt, die auch vom Ausbau der nationalen Verkehrsinfrastrukturen profitieren. Die Weiterentwicklung der sekundären Verkehrsdrehscheibe Wankdorf ist somit für die umliegenden Siedlungsentwicklungen wichtig, wie auch für die angrenzenden Fokusräume Ostermundigen, Zollikofen/Moosseedorf/Urtenen-Schonbühl und Worblental. Der im Zentrum liegende Verkehrsknoten Wankdorf ist der Erschliessungspunkt für mehrere angrenzende Entwicklungsräume (Ostermundigen, Worblental, Ittigen-Zollikofen). Eine siedlungs- und klimaverträgliche Strassenraumgestaltung mit entsprechenden Velo- und Fussgängermassnahmen verbessert die heutige Situation.
Grosse und Kleine Allmend würden kühlend wirken, die starke Versiegelung der südlich angrenzenden Gewerbegebiete verhindert aber, dass die Wohngebiete davon profitieren. Die Entsiegelung und Begrünung von Nebenflächen in der Nähe der Autobahn und in den angrenzenden Industriearealen mit Schwammstadtelemente soll vorangetrieben werden. Im Zusammenhang mit Verkehrsberuhigung oder Strassensanierung kann eine verstärkte Begrünung der Quartierstrassen für ein angenehmeres Siedlungsklima umgesetzt werden.

Köniz Niederwangen

Gegen Westen, in der Fortsetzung zum Fokusraum Bern Ausserholligen, entwickelt sich Niederwangen als einer der letzten grösseren Arbeitsschwerpunkte nahe der Kernstadt Bern. Die Aufwertung der Siedlungsgebiete von Oberwangen bis Thörishaus soll im Sinne der siedlungsverträglichen Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur mit Überdeckungen der nationalen Verkehrssachse erreicht werden. Das Potenzial der Erschliessung ist für zukünftige Nutzungen in Wert zu setzen.
Das Industrie und Gewerbeareal im Juch-Hallmatt ist heute noch nicht abschliessend bebaut. Der offengelegte Stadtbach sowie die Umsetzung von Elementen der Schwammstadt wirken der Bildung von Hitzeinseln vorbeugend entgegen. Die meisten Arbeitsplatzgebiete haben ein Defizit an versickerungsfähigen oder beschatteten Flächen. Der Anteil solcher Flächen soll erhöht werden.

Fokusräume mit mittel- bis langfristiger Entwicklung

Konolfingen

Konolfingen ist eine wichtige regionale Verkehrsdrehscheibe für sein Umland durch die auch die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte in Konolfingen attraktiver werden.
Die Nähe zum Landwirtschaftsland reduziert die Problematik der Hitzeinseln. Der Luftaustausch mit dem Umland soll nicht vermindert werden.

Bern Länggasse/ Neufeld	Der Wohnstandort Bern wird mit der Entwicklung der Wohnschwerpunkte Vierer- und Mittelfeld deutlich gestärkt und profitiert von der Attraktivität des Bahnhofs Bern. Beim Park+Ride Neufeld ist eine zentrumsnahe MIV-Bündelungs-Drehscheibe (P+R, Bus, Bus-Bahnhof Fernverkehr) umgesetzt worden. Als Bildungsstandort – Universitätsquartier – ist der Raum Länggasse/Neufeld ein zentraler innerstädtischer Umstrukturierungsraum. Herausforderungen liegen bei den quartierübergreifenden Verbindungsmassnahmen für Velofahrer/innen und Fussgänger/innen bzw. in der Anbindung an den Bahnhof Bern sowie der siedlungs- und klimaverträglichen Ausgestaltung der Strassenräume. Gewisse Strassenräume könnten klimaökologischer gestaltet werden (mehr Bäume, Schwammstadtelemente). In der Überbauung Mittelfeld und Viererfeld sind die Prinzipien der Schwammstadt umzusetzen.
Worblental	Das Worblental wird vor allem über den Verkehrsknoten Wankdorf erschlossen. Die perlenartig aufgereihten Entwicklungsräume (Schwerpunkte sowie Vorranggebiete Wohnen) in Ittigen, Bolligen, Vechigen und Worb sowie das Umstrukturierungsgebiet in Deisswil/Stettlen profitieren zudem von einem Angebotsausbau bei der S-Bahn in den Hauptverkehrszeiten. Das Worblental ist räumlich und ökologisch vom linearen Wasserelement der Worblen geprägt, welches teilweise als offenes wenig verbautes Gewässer zirkuliert, und profitiert von starken Kaltluftströmen. Dies bildet einen klimatischen Ausgleichsraum für die daran angrenzenden Hitzeinseln in dicht bebauten ehemaligen Industriearealen, welche umstrukturiert und verdichtet wurden. Hier sind die Zwischenräume zwischen Gebäuden verstärkt zu begrünen und mit Schwammstadtelementen zu versehen.
Köniz Wabern/ Kehrsatz	In der Verlängerung des Raums Bern/Köniz Morillon reihen sich die Entwicklungsgebiete (Wohnschwerpunkte bzw. Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen) in Kleinwabern und Kehrsatz aneinander. Kleinwabern mit Tramwendeschlaufe und neuer S-Bahn-Station wird zu einer regionalen Verkehrsdrehscheibe in der Kernagglomeration. Der Raum profitiert heute von Kaltluftströmen vom Gurten her und aus dem Aaretal, welche nicht unterbrochen sind. In den zukünftigen Wohnquartieren sind die Strassenräume klimaökologischer zu gestalten (mehr Bäume und Grünstreifen) und die Prinzipien der Schwammstadt sind umzusetzen. Aufwertungspotenzial besteht auch in den bestehenden Überbauungen aus den 80er-Jahren.
Münsingen	Mit dem Wendegleis in Münsingen wird der Bahnhof Münsingen dank Angebotsverbesserungen zu einer regionalen Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration aufgewertet. Die Bedeutung als Regionalzentrum für das Umland wird damit erhöht sowie die Attraktivität in Bezug auf die Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten und des Umstrukturierungsgebietes am Bahnhof verbessert.

Die Nähe zum landwirtschaftlichen Umland und die Topographie reduzieren die Problematik der nächtlichen Überwärmung. Der Luftaustausch mit dem Umland soll nicht vermindert werden. Am Tag besteht gebietsweise eine hohe Wärmebelastung, gewisse Strassenräume und Überbauungen könnten klimaökologischer gestaltet werden (mehr Bäume, Schwammstadtelemente).

Flamatt-Neuenegg

Mit den beiden kantonalen Arbeitsplatzschwerpunkten ergänzt der Raum Flamatt-Neuenegg das potenzielle Arbeitsplatzgebiet im Wangental. Räumliche Engnisse bei Verkehrsinfrastrukturen/-abläufen im Zentrum sind langfristig mit einer Grossinvestition Tunnel «Chrummatt» lösbar und tragen zur Verbesserung der Lebensqualität im Wohngebiet bei. Damit werden die Siedlungsgebiete der benachbarten freiburgischen Gemeinden besser an den Entwicklungsraum angebunden.
Die Nähe zum Landwirtschaftsland und dem Flussraum reduziert die Problematik der Wärmebelastung. Der Luftaustausch mit dem Umland soll nicht vermindert werden. Gewisse Strassenräume und Arbeitsplatzgebiete könnten klimaökologischer gestaltet werden (mehr Bäume, versickerungsfähige Beläge, weitere Schwammstadtelemente).

Fokusräume mit langfristiger Entwicklung

Bern Ost/Muri

Mit dem Bypass Ost ergeben sich neue Potenziale in der Aufwertung der bestehenden Siedlungen, insbesondere bei der Stadtreparatur im Osten von Bern. Die Transformation und Siedlungserweiterungsgebiete befinden sich mehrheitlich entlang des freiwerdenden Autobahnraums. Es entstehen neue städtebauliche Akzente. Es bietet sich die Chance einer nachhaltigen Mobilität, zudem werden der ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr gestärkt. Zukunftsgerichte Strategien mit Ergänzungen des Linienangebotes bei Tram und Bus unterstützen die Bedeutung der urbanen Verkehrsdrehscheiben in Ostermundigen und Gümligen.
Es soll ein flächiges Angebot an ökologischer Infrastruktur zur Förderung der Biodiversität geschaffen werden. Grossräumige Grünanlagen und Gärten, Gewässerläufe, Hof-, Dach- und Fassadenbegrünungen mindern die Hitzebelastung im Siedlungsraum.

Zollikofen/Moosseedorf/Schönbühl

Der Korridor zwischen Zollikofen und Urtenen-Schönbühl erhält eine Aufwertung infolge verschiedener nationaler Massnahmen betreffend die Autobahn A1, insbesondere mit dem Projekt Halbanschluss Grauholz, was zu einer besseren Erreichbarkeit des Raums führt. Zudem werden die Entwicklungsgebiete in Zollikofen von einem Angebotsausbau beim RBS profitieren.
Die Nähe zum landwirtschaftlich genutzten Umland reduziert die Problematik der Hitzeinseln in den dicht bebauten Räumen entlang der Autobahnen. Gewisse Strassenräume könnten klimaökologischer gestaltet werden (mehr Bäume, Schwammstadtelemente). In den Wohnüberbauungen sind die Prinzipien der Schwammstadt umzusetzen.

Bern Brünnen

Mit dem neuen Wendegleis in Brünnen wird die Achse ab dem Raum Ausserholligen über die S-Bahn-Stationen Bern Bümpliz-Nord und Bern Brünnen in Bezug auf die Fahrplanstabilität und Fahrplandichte weiter verbessert. Die verschiedenen Umstrukturierungsgebiete im Westen von Bern entlang der Achse profitieren davon. Langfristig gesehen ist allenfalls eine Stadterweiterung gegen Westen zwischen Brünnen und Niederbottigen vorstellbar.
Bei einer allfälligen Stadterweiterung sind Konzepte für ein Angebot an ökologischer Infrastruktur zur Förderung der Biodiversität zu entwickeln. Grossräumige Grünanlagen und Gärten, Gewässerläufe, Hof-, Dach- und Fassadenbegrünungen beugen einer erhöhten Hitzebelastung im Siedlungsraum vor.

Zusammenspiel zwischen einzelnen Fokusräumen und Ausblick

Mehrere der dargestellten Fokusräume grenzen aneinander und stehen dadurch in einer starken Wechselbeziehung. Dies betrifft insbesondere folgende Bereiche:

- **Zentrum Bern** mit den Fokusräumen Bern Bahnhof und Bern Inselareal, Bern Länggasse/Neufeld
- **Entwicklung Ost/Südost** mit den Fokusräumen Bern Wankdorf, Ostermundigen, Bern Ost/Muri, Worblental, Zollikofen/Moosseedorf/Urtenen-Schönbühl
- **Entwicklung West** mit den Fokusräumen Bern Ausserholligen, Bern Brünnen und Köniz Niederwangen (bis Thörishaus) und Flamatt-Neuenegg
- **Entwicklung Süd** mit den Fokusräumen Bern/Köniz Morillon, Köniz Wabern/Kehrsatz

In drei Fokusräumen soll die inhaltliche Vertiefung zu einer Stärkung ihrer zentralen Lage für das Umfeld führen:

- Köniz Zentrum/Liebefeld
- Münsingen
- Konolfingen

Die erläuterten Fokusräume stehen im Agglomerationsprogramm Bern im Zentrum der räumlichen Betrachtung – wie auch bei der Festlegung und Priorisierung der Massnahmen.

Regionalkonferenz BernMittelland

Mitwirkungsdossier RGSK 2025 / AP5

bestehend aus:
Hauptbericht (Auszug)
Kartenband (Auszug)
Übersichtskarte (WebGIS RGSK 2025 / AP5)
Übergeordnete Massnahmen RKBM
Übergeordnete Massnahmen Bund
Massnahmenlisten (nur für Gemeinden)

Ergänzende Dokumente:
Lesehilfe
Online Fragebogen Bern
Online Fragebogen Freiburg
Interessenabwägung Gebiete FS (nur für Gemeinden)
Projekt Landschaft und Ökologie 2040

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2025

Agglomerationsprogramm Bern 5. Generation

Impressum

Herausgeberin
Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Projektleitung
Andrea Schemmel, RKBM

Projektbearbeitung:
William Barbosa, RKBM
Arthur Stierli, ecoptima ag
David Stettler, ecoptima ag
Fabian Kälin, ecoptima ag
René Neuenschwander, Ecoplan AG
Simon Müller, Ecoplan AG
Walter Schaufelberger, B+S AG
Simon Rubi, B+S AG
Monika Schenk, Uniola AG
Selina Gosteli, Uniola AG
Antje Neumann, Metron Bern AG
Cordelia Polinna, Forward GmbH
Philip Schläger, Forward GmbH

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Ecoplan AG, Monbijoustrasse 14, 3011 Bern
Telefon 031 356 61 61
www.ecoplan.ch, bern@ecoplan.ch

B+S AG, Weltpoststrasse 5, 3015 Bern
Telefon 031 356 80 80
www.bs-ing.ch, info@bs-ing.ch

Uniola AG, Bergstrasse 50, 8032 Zürich
Telefon 044 266 30 30
www.uniola.com, zuerich@uniola.com

Forward Planung und Forschung GmbH,
Taborstraße 4, 10997 Berlin DE
Telefon +49 30 279 790 56
www.forward.berlin, hallo@forward.berlin

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Zukunftsbild Bern-Mittelland 2040

Siedlung

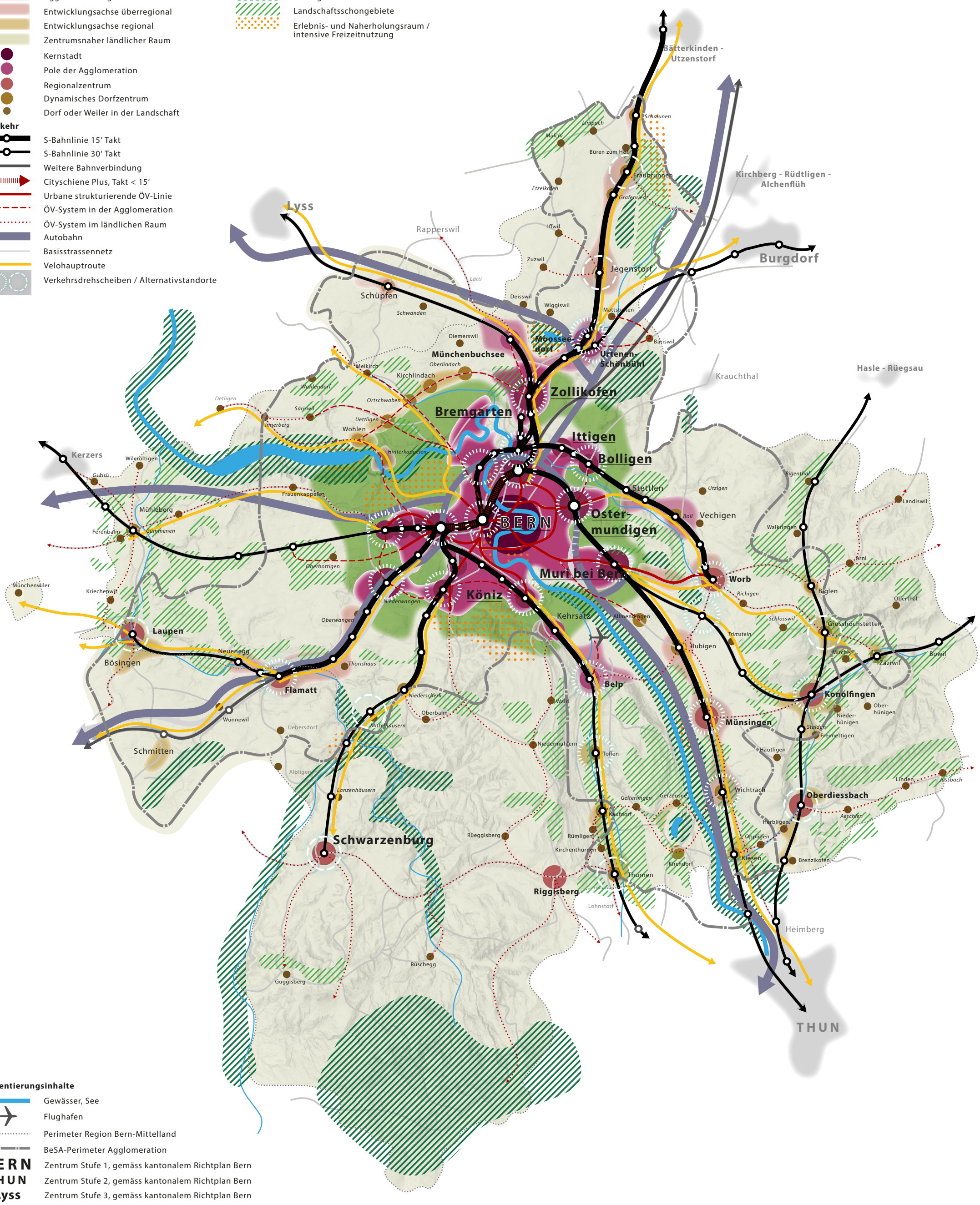
- Kernagglomeration
- Agglomerationsgürtel
- Entwicklungsachse überregional
- Entwicklungsachse regional
- Zentrumsnaher ländlicher Raum
- Kernstadt
- Pole der Agglomeration
- Regionalzentrum
- Dynamisches Dorfzentrum
- Dorf oder Weiler in der Landschaft

Landschaft und Freiraum

- Grünes Band
- Ökologisch wertvolle Landschaft
- Landschaftsschongebiete
- Erlebnis- und Naherholungsraum / intensive Freizeitnutzung

Verkehr

- S-Bahnlinie 15‘ Takt
- S-Bahnlinie 30‘ Takt
- Weitere Bahnverbindung
- Cityschiene Plus, Takt < 15‘
- Urbane strukturierende ÖV-Linie
- ÖV-System in der Agglomeration
- ÖV-System im ländlichen Raum
- Autobahn
- Basisstrassennetz
- Velohauptroute
- Verkehrsdrehscheiben / Alternativstandorte



Orientierungsinhalte

- Gewässer, See
- Flughafen
- Perimeter Region Bern-Mittelland
- BeSA-Perimeter Agglomeration
- **BERN** Zentrum Stufe 1, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **THUN** Zentrum Stufe 2, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Lyss** Zentrum Stufe 3, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Belp** Zentrum Stufe 4, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Köniz** Urbane Kerngebiete der Agglomeration, gemäss kantonalem Richtplan Bern

Stand 10.11.2023

Kartenbasis
Van de Wetering
Atelier für Städtebau GmbH

Überarbeitung
Forward Planung und Forschung GmbH

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Strategiekarte Siedlung, Bern-Mittelland 2040

Entwicklungstypologien

- Kernagglomeration stärken, Innenentwicklung vorantreiben, Hitzebelastung reduzieren, Stadterweiterungen andenken
- Im Agglomerationsgürtel Innenentwicklung vorantreiben, Hitzebelastung reduzieren, gezielte Siedlungserweiterungen realisieren
- Dörfer auf überregionalen und regionalen Entwicklungsachsen insbesondere um zentrale Orte entwickeln
- Dörfer im zentrumsnahen ländlichen Raum erhalten und bewahren; punktuelle Nachverdichtungen ermöglichen

Zentralitäten

- Kernstadt als Zentrum erhalten und weiterentwickeln
- Pole der Agglomeration mit eigenem Profil weiterentwickeln und stärken
- Regionale Zentren erhalten und stärken
- Dörfliche Kernräume stärken

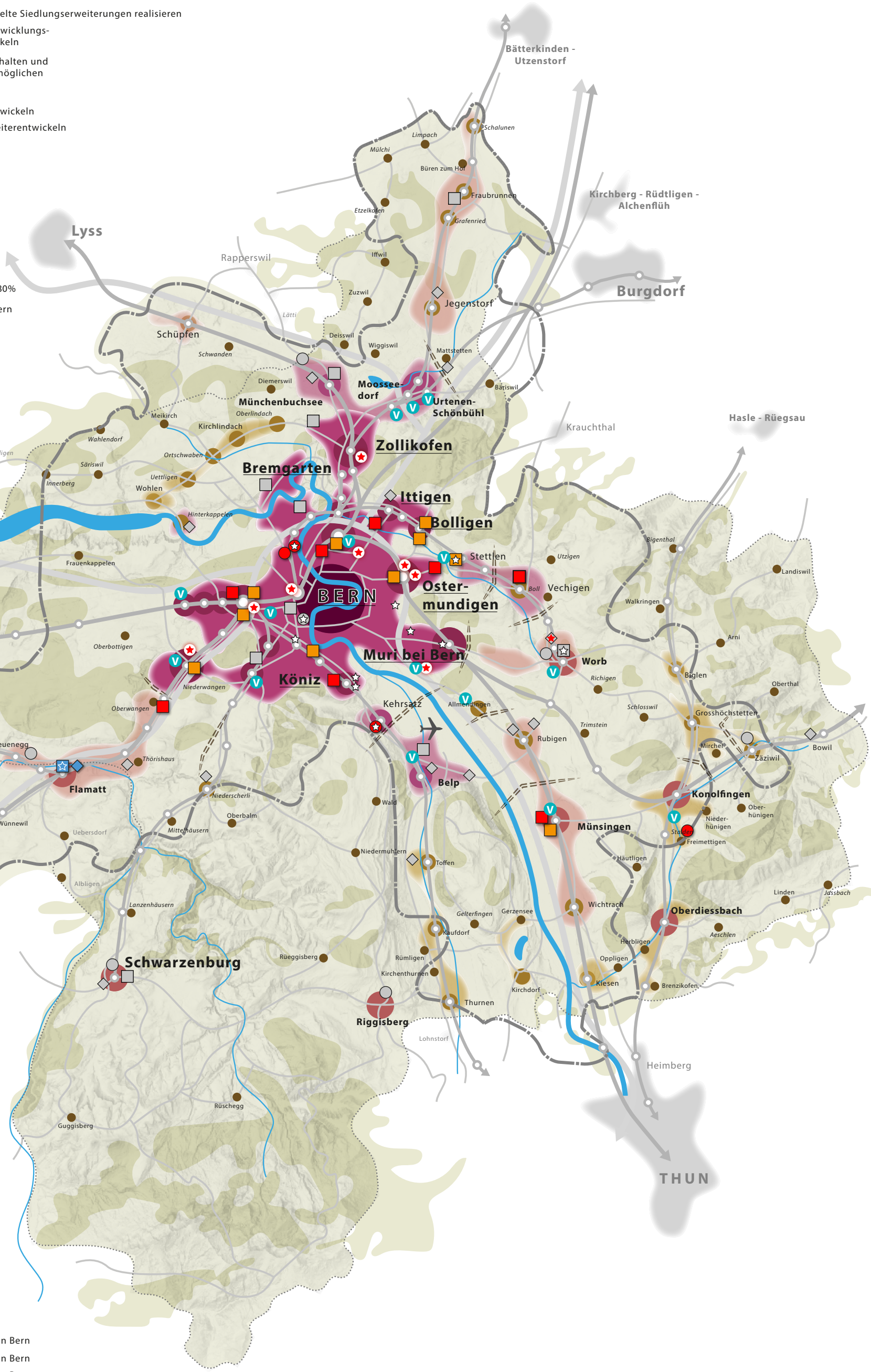
Entwicklungsgebiete

RGSK AP

- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
- Siedlungserweiterungsgebiete
- Siedlungsschwerpunkte

W M A — **W**ohnen >= 80% / **M**ischnutzung / **A**rbeit >= 80%

- Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bern
- Kantonale Arbeitszone (KAZ) Freiburg
- Prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen von kantonaler Bedeutung Bern
- Verkehrsintensive Vorhaben an gut erschlossene Standorte konzentrieren
- Siedlungszäsuren erhalten und aufwerten



Orientierungsinhalte

- Gewässer, See
- Flughafen
- Bahnlinien
- Hochleistungsstrassen und Basisstrassennetz
- Perimeter Region Bern-Mittelland
- BeSA-Perimeter Agglomeration
- Wald

BERN	Zentrum Stufe 1, gemäss kantonalem Richtplan Bern
THUN	Zentrum Stufe 2, gemäss kantonalem Richtplan Bern
Lyss	Zentrum Stufe 3, gemäss kantonalem Richtplan Bern
Belp	Zentrum Stufe 4, gemäss kantonalem Richtplan Bern
Köniz	Urbane Kerngebiete der Agglomeration, gemäss kantonalem Richtplan Bern

Stand 10.11.2023

Kartenbasis
Van de Wetering
Atelier für Städtebau GmbH

Überarbeitung
Forward Planung und Forschung GmbH

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Strategiekarte Fokusräume, Bern-Mittelland 2040

Fokusräume

- nahezu abgeschlossene Entwicklung
- Koordinationsbedarf kurz - bis mittelfristige Entwicklung
- Koordinationsbedarf mittel- bis langfristige Entwicklung
- Koordinationsbedarf langfristige Entwicklung

Kantonale Entwicklungsgebiete

- Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bern
- Kantonale Arbeitszone (KAZ) Freiburg

Verkehr

- Verkehrsintensive Vorhaben an gut erschlossene Standorte konzentrieren
- Verkehrsdrehscheiben / Alternativstandorte

Orientierungsinhalte

- Gewässer, See
- Flughafen
- Bahnlinien
- Hochleistungsstrassen und Basis-strassennetz
- Perimeter Region Bern-Mittelland
- BeSA-Perimeter Agglomeration

BERN	Zentrum Stufe 1, gemäss kantonalem Richtplan Bern
THUN	Zentrum Stufe 2, gemäss kantonalem Richtplan Bern
Lyss	Zentrum Stufe 3, gemäss kantonalem Richtplan Bern
Belp	Zentrum Stufe 4, gemäss kantonalem Richtplan Bern
Köniz	Urbane Kerngebiete der Agglomeration, gemäss kantonalem Richtplan Bern

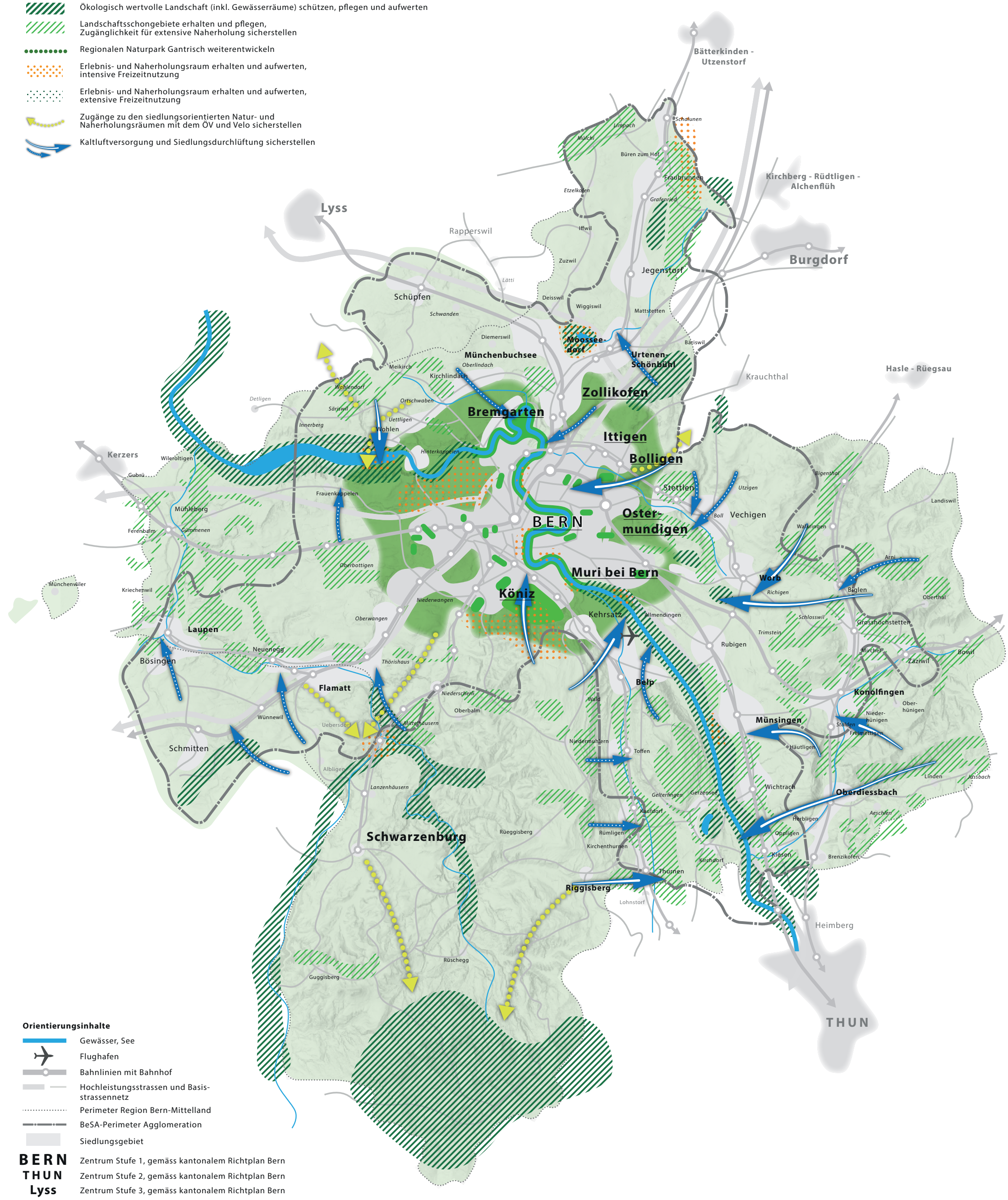
Stand 10.11.2023

Kartenbasis
Van de Wetering
Atelier für Städtebau GmbH

Überarbeitung
Forward Planung und Forschung GmbH

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Strategiekarte Landschaft, Bern-Mittelland 2040

- Grünes Band erhalten, pflegen und für Naherholung, Klima und Ökologie aufwerten
- Siedlungsprägende Grünräume erhalten und aufwerten
- Ökologisch wertvolle Landschaft (inkl. Gewässerräume) schützen, pflegen und aufwerten
- Landschaftsschongebiete erhalten und pflegen, Zugänglichkeit für extensive Naherholung sicherstellen
- Regionalen Naturpark Gantrisch weiterentwickeln
- Erlebnis- und Naherholungsraum erhalten und aufwerten, intensive Freizeitnutzung
- Erlebnis- und Naherholungsraum erhalten und aufwerten, extensive Freizeitnutzung
- Zugänge zu den siedlungsorientierten Natur- und Naherholungsräumen mit dem ÖV und Velo sicherstellen
- Kaltluftversorgung und Siedlungsdurchlüftung sicherstellen



Orientierungsinhalte

- Gewässer, See
- Flughafen
- Bahnlinien mit Bahnhof
- Hochleistungsstrassen und Basis-strassennetz
- Perimeter Region Bern-Mittelland
- BeSA-Perimeter Agglomeration
- Siedlungsgebiet

BERN Zentrum Stufe 1, gemäss kantonalem Richtplan Bern
THUN Zentrum Stufe 2, gemäss kantonalem Richtplan Bern
Lyss Zentrum Stufe 3, gemäss kantonalem Richtplan Bern
Belp Zentrum Stufe 4, gemäss kantonalem Richtplan Bern
Köniz Urbane Kerngebiete der Agglomeration, gemäss kantonalem Richtplan Bern

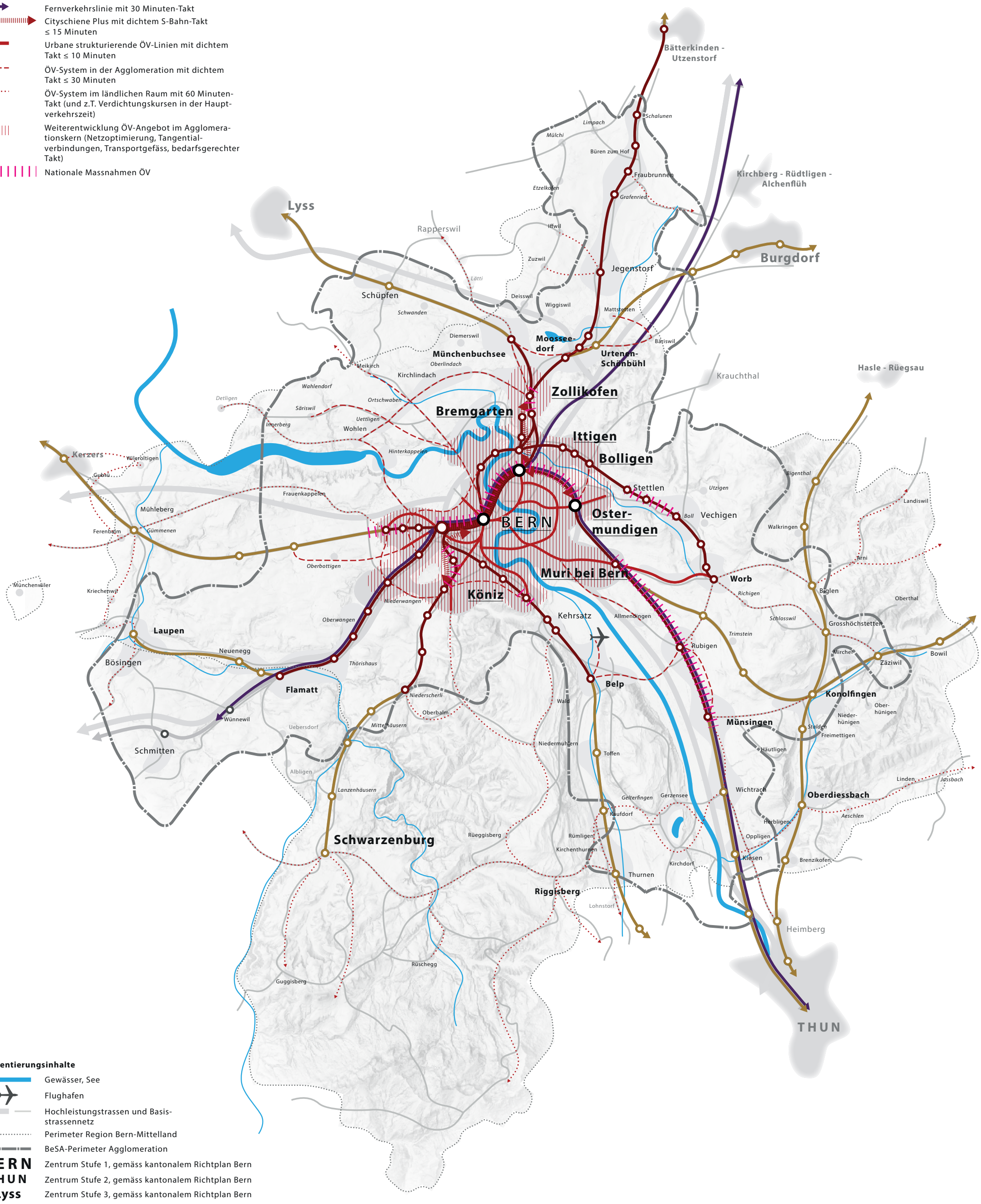
Stand 10.11.2023

Kartenbasis
Van de Wetering
Atelier für Städtebau GmbH

Überarbeitung
Forward Planung und Forschung GmbH

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Strategiekarte Öffentlicher Verkehr, Bern-Mittelland 2040

- S-Bahnlinie mit Bahnhof, 15 Minuten-Takt im Agglomerationskern und 30 Minuten-Takt im ländlichen Raum
- Fernverkehrslinie mit 30 Minuten-Takt
- Cityschiene Plus mit dichtem S-Bahn-Takt ≤ 15 Minuten
- Urbane strukturierende ÖV-Linien mit dichtem Takt ≤ 10 Minuten
- ÖV-System in der Agglomeration mit dichtem Takt ≤ 30 Minuten
- ÖV-System im ländlichen Raum mit 60 Minuten-Takt (und z.T. Verdichtungskursen in der Hauptverkehrszeit)
- Weiterentwicklung ÖV-Angebot im Agglomerationskern (Netzoptimierung, Tangentialverbindungen, Transportgefäss, bedarfsgerechter Takt)
- Nationale Massnahmen ÖV



Orientierungsinhalte

- Gewässer, See
- Flughafen
- Hochleistungstrassen und Basisstrassennetz
- Perimeter Region Bern-Mittelland
- BeSA-Perimeter Agglomeration
- **BERN** Zentrum Stufe 1, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **THUN** Zentrum Stufe 2, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Lyss** Zentrum Stufe 3, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Belp** Zentrum Stufe 4, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Köniz** Urbane Kerngebiete der Agglomeration, gemäss kantonalem Richtplan Bern

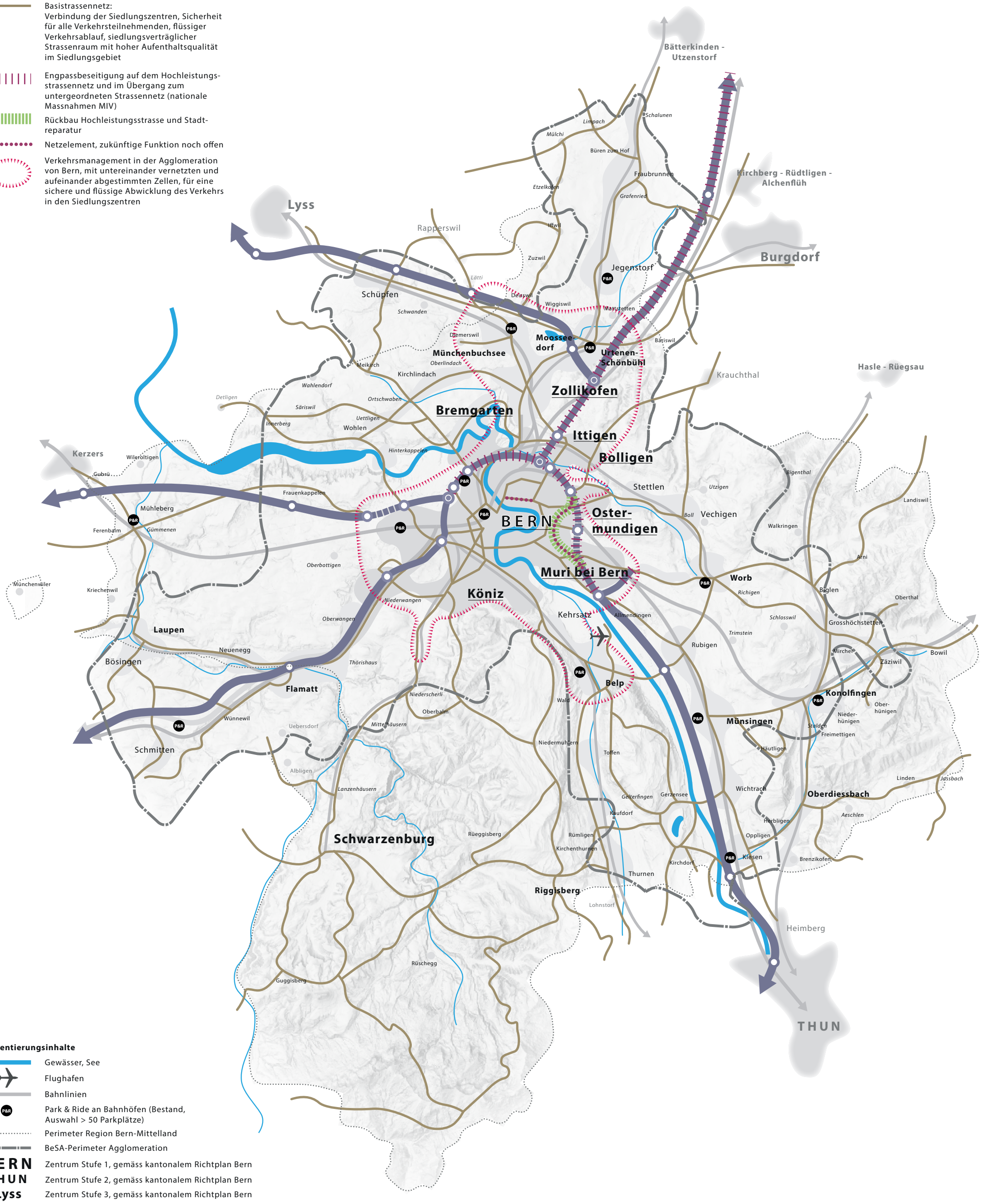
Stand 10.11.2023

Kartenbasis
Van de Wetering
Atelier für Städtebau GmbH

Überarbeitung
Forward Planung und Forschung GmbH

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Strategiekarte Motorisierter Individualverkehr, Bern-Mittelland 2040

- Leistungsfähiges und sicheres Hochleistungsstrassennetz mit Anschlüssen
- Hochleistungsstrasse, Tunnelabschnitt
- Basistrassennetz: Verbindung der Siedlungszentren, Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, flüssiger Verkehrsablauf, siedlungsverträglicher Strassenraum mit hoher Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet
- Engpassbeseitigung auf dem Hochleistungsstrassennetz und im Übergang zum untergeordneten Strassennetz (nationale Massnahmen MIV)
- Rückbau Hochleistungsstrasse und Stadtreparatur
- Netzelement, zukünftige Funktion noch offen
- Verkehrsmanagement in der Agglomeration von Bern, mit untereinander vernetzten und aufeinander abgestimmten Zellen, für eine sichere und flüssige Abwicklung des Verkehrs in den Siedlungszentren



Orientierungsinhalte

- Gewässer, See
- Flughafen
- Bahnlinien
- Park & Ride an Bahnhöfen (Bestand, Auswahl > 50 Parkplätze)
- Perimeter Region Bern-Mittelland
- BeSA-Perimeter Agglomeration
- **BERN** Zentrum Stufe 1, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **THUN** Zentrum Stufe 2, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Lyss** Zentrum Stufe 3, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Belp** Zentrum Stufe 4, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Köniz** Urbane Kerngebiete der Agglomeration, gemäss kantonalem Richtplan Bern

Stand 10.11.2023

Kartenbasis
Van de Wetering
Atelier für Städtebau GmbH

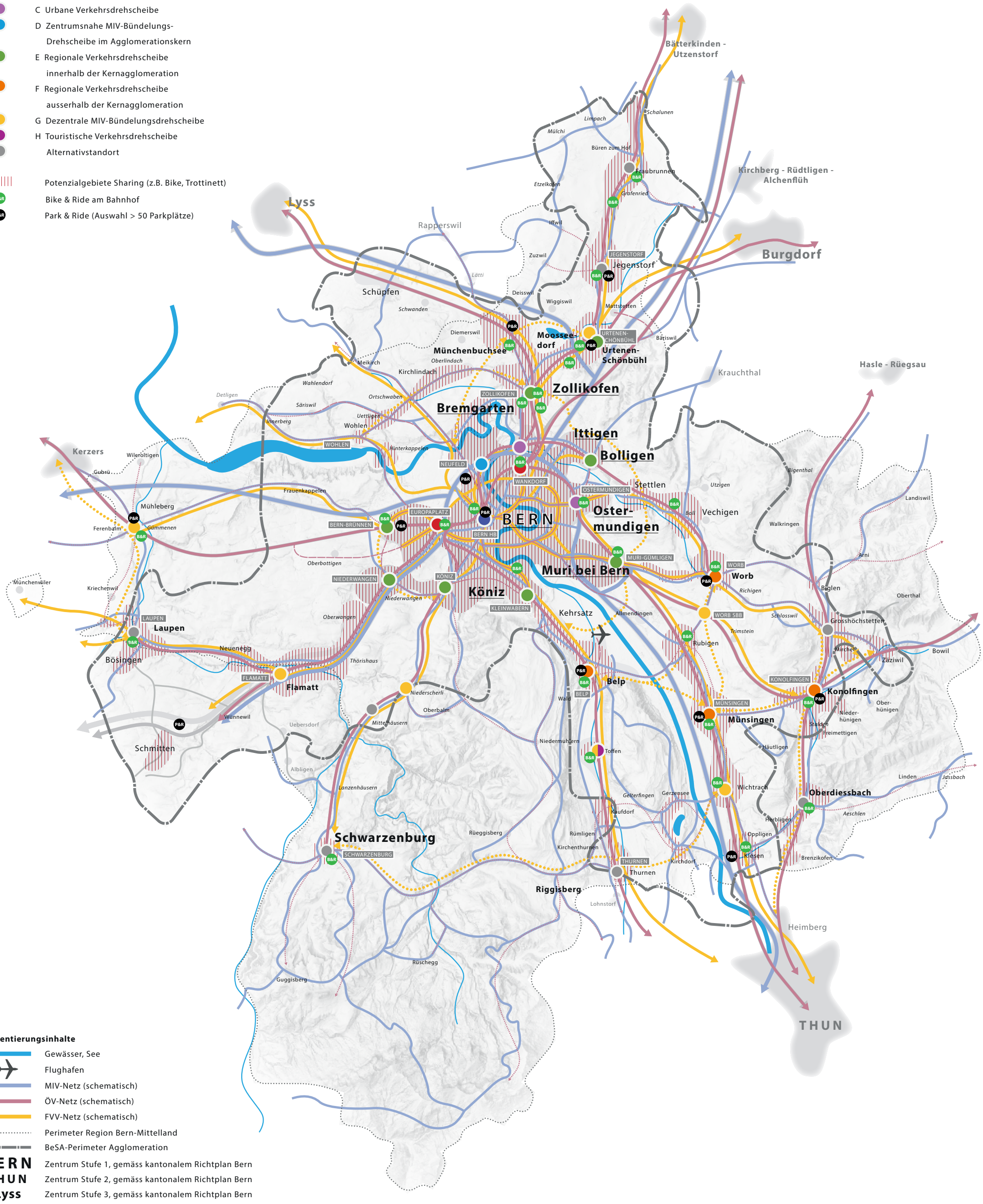
Überarbeitung
Forward Planung und Forschung GmbH

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Strategiekarte Kombinierte Mobilität, Bern-Mittelland 2040

Typisierung Verkehrsdrehscheiben

- A Hauptverkehrsdrehscheibe
- B Sekundäre Verkehrsdrehscheibe
- C Urbane Verkehrsdrehscheibe
- D Zentrumsnahe MIV-Bündelungs-Drehscheibe im Agglomerationskern
- E Regionale Verkehrsdrehscheibe innerhalb der Kernagglomeration
- F Regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration
- G Dezentrale MIV-Bündelungsdrehscheibe
- H Touristische Verkehrsdrehscheibe
- Alternativstandort

- Potenzialgebiete Sharing (z.B. Bike, Trottinett)
- B&R Bike & Ride am Bahnhof
- P&R Park & Ride (Auswahl > 50 Parkplätze)



Orientierungsinhalte

- Gewässer, See
- Flughafen
- MIV-Netz (schematisch)
- ÖV-Netz (schematisch)
- FVV-Netz (schematisch)
- Perimeter Region Bern-Mittelland
- BeSA-Perimeter Agglomeration
- **BERN** Zentrum Stufe 1, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **THUN** Zentrum Stufe 2, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Lyss** Zentrum Stufe 3, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Belp** Zentrum Stufe 4, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Köniz** Urbane Kerngebiete der Agglomeration, gemäss kantonalem Richtplan Bern

Stand 10.11.2023

Kartenbasis
Van de Wetering
Atelier für Städtebau GmbH

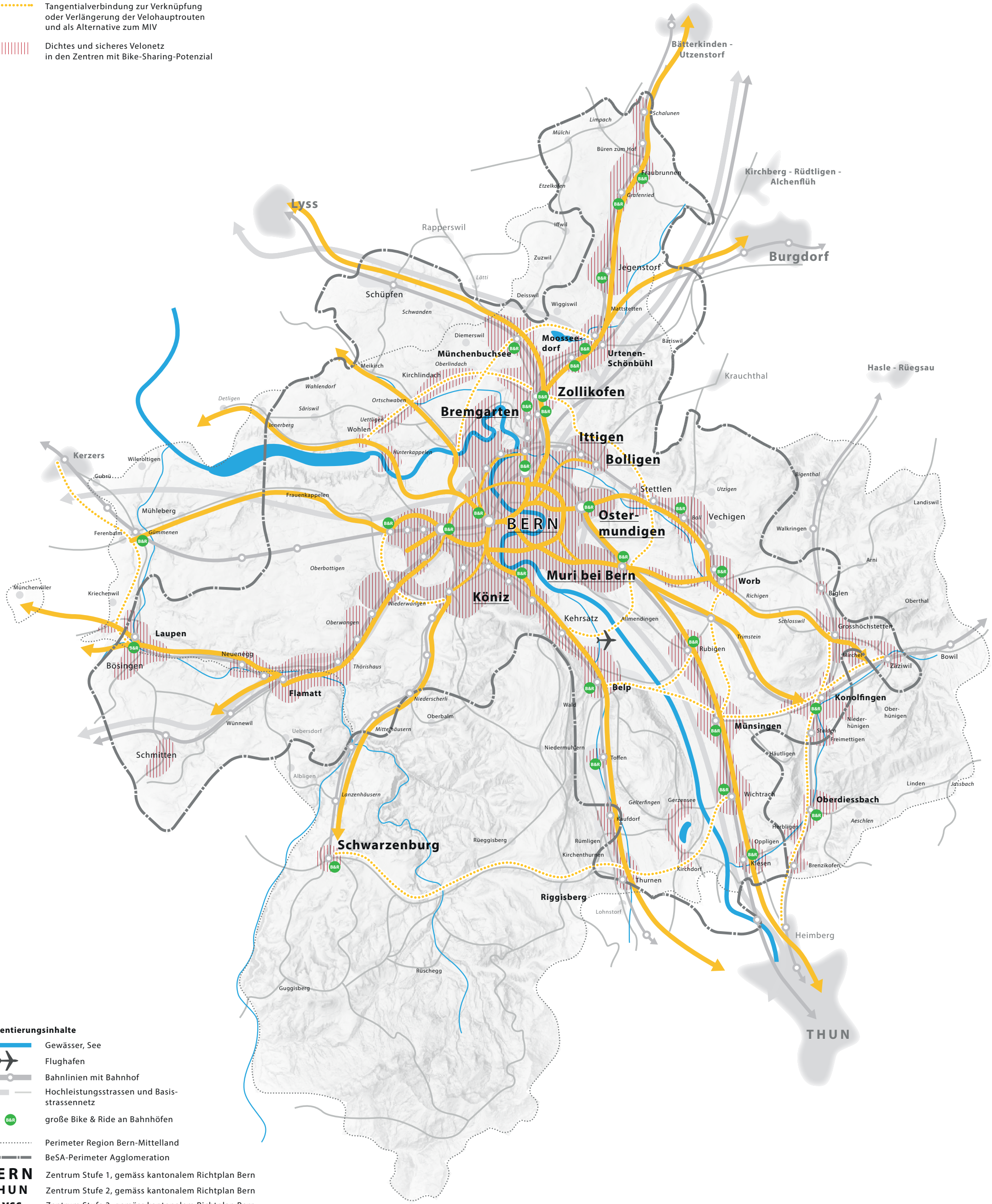
Überarbeitung
Forward Planung und Forschung GmbH

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Strategiekarte Veloverkehr, Bern-Mittelland 2040

Velohauptroute als radiale Verbindung von und nach Bern, mit hohem Standard («schnell, direkt und sicher») und als Alternative zum ÖV + MIV

Tangentialverbindung zur Verknüpfung oder Verlängerung der Velohauptrouten und als Alternative zum MIV

Dichtes und sicheres Velonetz in den Zentren mit Bike-Sharing-Potenzial



Orientierungsinhalte

- Gewässer, See
- Flughafen
- Bahnlinien mit Bahnhof
- Hochleistungsstrassen und Basis-strassennetz
- B&R — große Bike & Ride an Bahnhöfen
- Perimeter Region Bern-Mittelland
- BeSA-Perimeter Agglomeration
- **BERN** — Zentrum Stufe 1, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **THUN** — Zentrum Stufe 2, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Lyss** — Zentrum Stufe 3, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Belp** — Zentrum Stufe 4, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Köniz** — Urbane Kerngebiete der Agglomeration, gemäss kantonalem Richtplan Bern

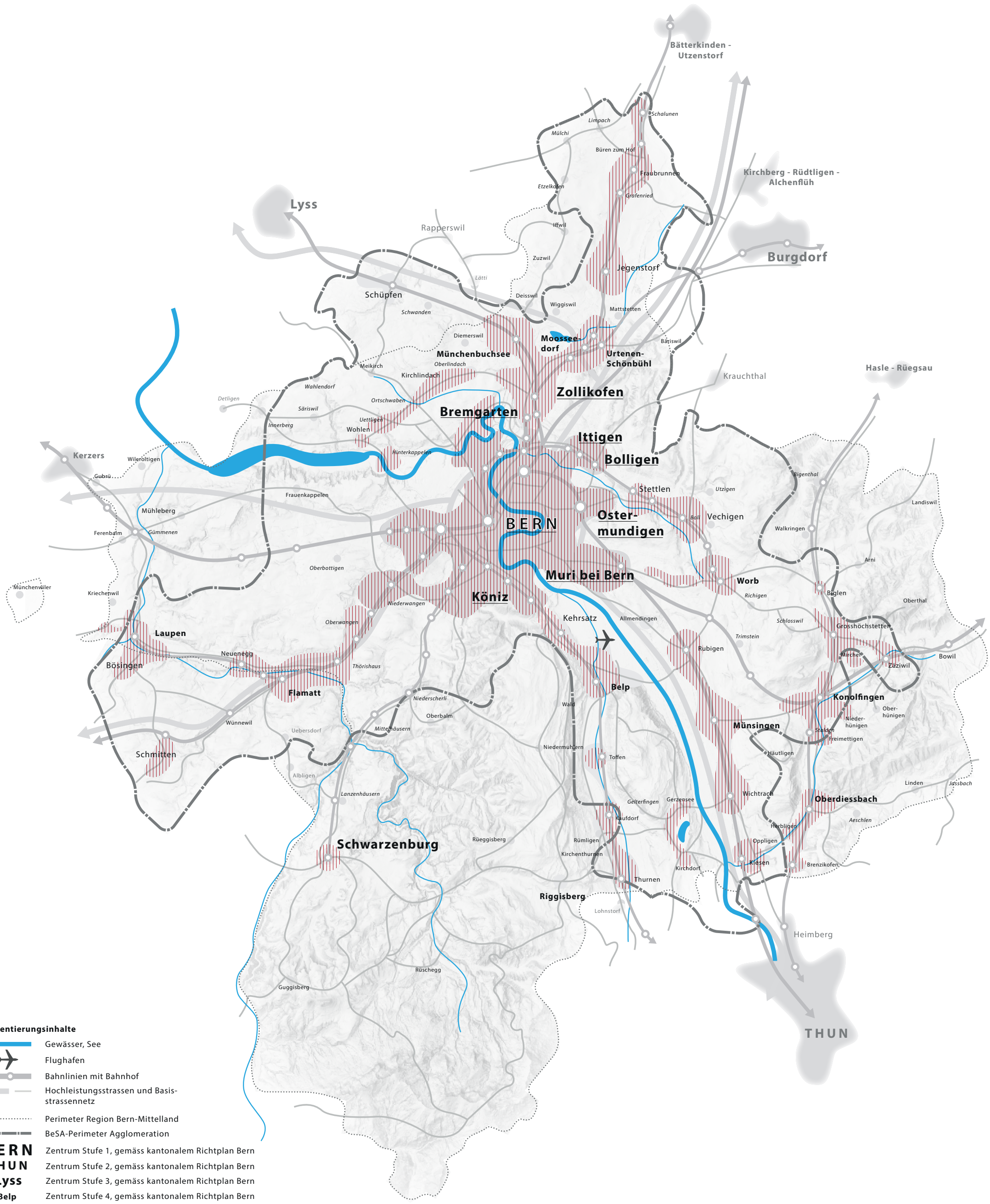
Stand 10.11.2023

Kartenbasis
Van de Wetering
Atelier für Städtebau GmbH

Überarbeitung
Forward Planung und Forschung GmbH

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Strategiekarte Fussverkehr, Bern-Mittelland 2040

Dichtes und sicheres Fussnetz
in den Zentren



Orientierungsinhalte

- Gewässer, See
- Flughafen
- Bahnlinien mit Bahnhof
- Hochleistungsstrassen und Basis-strassennetz
- Perimeter Region Bern-Mittelland
- BeSA-Perimeter Agglomeration
- **BERN** Zentrum Stufe 1, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **THUN** Zentrum Stufe 2, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Lyss** Zentrum Stufe 3, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Belp** Zentrum Stufe 4, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- **Köniz** Urbane Kerngebiete der Agglomeration, gemäss kantonalem Richtplan Bern

Stand 10.11.2023

Kartenbasis
Van de Wetering
Atelier für Städtebau GmbH

Überarbeitung
Forward Planung und Forschung GmbH

Regionalkonferenz BernMittelland

Mitwirkungsdossier RGSK 2025 / AP5

bestehend aus:
Hauptbericht (Auszug)
Kartenband (Auszug)
Übersichtskarte (WebGIS RGSK 2025 / AP5)
Übergeordnete Massnahmen RKBM
Übergeordnete Massnahmen Bund
Massnahmenlisten (nur für Gemeinden)

Ergänzende Dokumente:
Lesehilfe
Online Fragebogen Bern
Online Fragebogen Freiburg
Interessenabwägung Gebiete FS (nur für Gemeinden)
Projekt Landschaft und Ökologie 2040

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2025

Agglomerationsprogramm Bern 5. Generation

Impressum

Herausgeberin
Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Projektleitung
Andrea Schemmel, RKBM

Projektbearbeitung:
William Barbosa, RKBM
Arthur Stierli, ecoptima ag
David Stettler, ecoptima ag
Fabian Kälin, ecoptima ag
René Neuenschwander, Ecoplan AG
Simon Müller, Ecoplan AG
Walter Schaufelberger, B+S AG
Simon Rubi, B+S AG
Monika Schenk, Uniola AG
Selina Gosteli, Uniola AG
Antje Neumann, Metron Bern AG
Cordelia Polinna, Forward GmbH
Philip Schläger, Forward GmbH

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Ecoplan AG, Monbijoustrasse 14, 3011 Bern
Telefon 031 356 61 61
www.ecoplan.ch, bern@ecoplan.ch

B+S AG, Weltpoststrasse 5, 3015 Bern
Telefon 031 356 80 80
www.bs-ing.ch, info@bs-ing.ch

Uniola AG, Bergstrasse 50, 8032 Zürich
Telefon 044 266 30 30
www.uniola.com, zuerich@uniola.com

Forward Planung und Forschung GmbH,
Taborstraße 4, 10997 Berlin DE
Telefon +49 30 279 790 56
www.forward.berlin, hallo@forward.berlin

Inhaltsangabe

RGSK-Nr.	Titel	Seite
	Siedlung	
BM.S-Ü.1	Regionale Zentralitätsstruktur	5
BM.S-Ü.2	Förderung der Innenentwicklung	8
BM.S-Ü.3	Regionale Gewerbezonen	10
BM.S-Ü.4	Regionaler Ausgleich Wohnbaulandbedarf	12
BM.S-Ü.5	Fokusräume	14
BM.S-Bgo	Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung	17
BM.S-SW	Regionale Wohnschwerpunkte	19
BM.S-SA	Regionale Arbeitsschwerpunkte	21
BM.S-UV	Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	24
BM.S-VW.	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen	27
BM.S-VA	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten	29
BM.S-VIV.1	Verkehrsintensive Vorhaben in der Agglomeration Bern	32
	Verkehr	
BM.KM-Mu.01	Verkehrsdrehscheiben der Region Bern-Mittelland	35
BM.NM-Ü.04.02	Region Bern-Mittelland, Studie Mobilitätsmanagement in der Region	38
BM.KM-Ü.04.04	Region Bern-Mittelland, Studie Parkplatzbewirtschaftung in der Region	39
BM.MIV-Ü.04.02	Region Bern-Mittelland, Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen	41
BM.ÖV-Ü.04.02	Region Bern-Mittelland, Studien Weiterentwicklung ÖV-Netz	47
BM.FVV-Ü.04	Region Bern-Mittelland, Studien Fuss- und Veloverkehr	48
	Landschaft	
BM.L-Gr.1	Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume	49
BM.L-Schu.1	Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer	53

RGSK-Nr.	Titel	Seite
BM.L-Ü.1	Regionaler Naturpark Gantrisch	56
BM.L-Ü.2	Grünes Band	58
BM.L-Ü.5	Entwicklung Landschaftsqualität	62
Nr. ausstehend	Regionale Landschaftsschongebiete	64
BM.T-Ü	Erholungsschwerpunkte	67

Regionale Zentralitätsstruktur

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-Ü.1	0351.3.133	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
S-1	–	–	

Karte

–

Beschreibung der Massnahme

Die Zentralitätsstruktur bildet die Funktion der Gemeinden in der Region ab. Der Kanton Bern ordnet die Gemeinden den fünf Raumtypen gemäss Raumkonzept Kanton Bern zu und benennt die massgebende Bevölkerungsentwicklung und Richtwerte für die Raumnutzerdichte für die einzelnen Zentralitätstypen. Damit werden die Grundlagen geschaffen, die räumlichen Ziele für die Raumentwicklung im Kanton Bern auf Gemeindeebene umzusetzen.. Das Raumkonzept definiert innerhalb der Raumtypen Zentren der Stufen 1 bis 4. Dies erfolgt aufgrund von Kriterien, welche die unterschiedlichen Merkmale der Gemeinden berücksichtigen.

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat im RGSK der 1. Generation die Zentralitätsstruktur bezeichnet und zwischen Zentren der Stufen 1 bis 4 unterschieden und eine provisorische 5. Stufe eingeführt. Mit dem RGSK der 2. Generation wurden die Zentren der provisorischen 5. Stufe überprüft und als Zentren Stufe 4 festgesetzt.
Mit dem RGSK 2021 hat die Regionalkonferenz die Raumtypen gemäss Raumkonzept Kanton Bern weiter differenziert und die massgebende Bevölkerungsentwicklung und Zielwerte für die Raumnutzerdichte für die einzelnen Raum- und Zentralitätstypen angepasst. Auf die Zentralitätsstruktur und die verbindlichen kantonalen Richtwerte für die Raumnutzerdichte haben diese Änderungen keine Auswirkungen.

Massnahmen:

1. Für die Regionalkonferenz Bern-Mittelland gilt folgende Zentralitätsstruktur:
   - Zentrum von nationaler Bedeutung gemäss des kantonalen Richtplans 2030 (Zentrum Stufe 1):
     Bern (ohne Nieder- und Oberbottigen) inkl. Bolligen (nur Bolligen Dorf und Station), Ittigen, Köniz (nur Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Wabern), Münchenbuchsee (nur Bahnhof Zollikofen), Muri, Ostermundigen, Zollikofen

   - Regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan (Zentrum Stufe 3):
     Schwarzenburg

   - Regionale Zentren der 4. Stufe gemäss kantonalem Richtplan:
     Belp, Konolfingen, Laupen/Bösingen (vgl. Nr. 2), Moosseedorf/Urtenen-Schönbühl, Münchenbuchsee, Münsingen, Neuenegg/Flamatt (vgl. Nr. 2), Oberdiessbach, Riggisberg, Worb

2. Der Kanton (DIJ/AGR) hat die Abklärungen bezüglich der überkantonalen Doppelzentren Neuenegg/Flamatt und Laupen/Bösingen mit dem Kanton Freiburg bzw. der Region Sense koordiniert. Die Funktion der beiden Doppelzentren wurde aufgrund der Lage an der Kantonsgrenze in Zusammenarbeit mit der Nachbarregion/-kanton vertieft untersucht, insbesondere auch deren Einzugsgebiete und allfällige Verknüpfungen zwischen den beiden Doppelzentren. Die Ergebnisse dieser Abklärungen ermöglichen die Festsetzung der Zentralitätsstufe für Neuenegg/Flamatt bzw. Laupen/Bösingen im RGSK BM der 2. Generation. Die beiden Doppelzentren sind als Siedlungsmassnahme in den regionalen Richtplan Sense aufzunehmen.

3. Die Zentrumsgemeinden schaffen die Voraussetzungen, dass sie die Zentrumsfunktionen wahrnehmen können. Dies umfasst in erster Linie die Erhaltung und Aufwertung ihrer Kernbereiche hinsichtlich Funktion (Raumangebot für private und öffentliche Dienstleistungen) und Gestaltung.

4. Die regionale Zentralitätsstruktur ist bei strategischen Planungen (z. B. ÖV-Angebotsplanung, Festlegung von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten / Vorranggebieten Siedlungserweiterung), bei der Ansiedlung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen (z. B. Schulen, Spitäler, Versorgungseinrichtungen, Sportstätten) und bei Förderprogrammen (z. B. ESP Wohnen) zu berücksichtigen.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Mit der Etablierung der regionalen Zentralitätsstruktur werden die Voraussetzungen zur regionalpolitischen Steuerung aus regionaler Sicht und zur Identifikation mit der Regionalkonferenz gelegt. Die regionale Zentralitätsstruktur wird durch die Förderung der Zentrumsattraktivität (z. B. durch Berücksichtigung der Zentren bei Standortfragen für überkommunale Nutzungen) gestärkt.	Die Berücksichtigung einer angemessenen Zentralitätsstruktur in der Raumplanung und der Regionalentwicklung wirkt sich positiv auf eine zweckmässige Raumplanung (z. B. Siedlungsentwicklung nach innen, Infrastrukturplanung) und die im Zukunftsbild 2040 angestrebte Regionalentwicklung aus. Die Ziele einer dezentralen Konzentration können besser erreicht werden und damit unter anderem die Versorgungssituation über das ganze Gebiet auch in Zukunft gewährleistet werden. Insgesamt können die Verkehrswege in der Summe klein gehalten und der Flächen- und Energieverbrauch reduziert werden. Attraktive regionale Zentren sind Identifikationspunkte für die Bevölkerung und Imageträger für den Standortwettbewerb und den Tourismus. Zudem wirken sich starke Zentren positiv auf die Umlandgemeinden und somit auf die gesamte Regionalkonferenz aus.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.
Stand der Planung	Umsetzungsschritte
Mit der Genehmigung des RGSK der 2. Generation wurde die regionale Zentralitätsstruktur formell festgelegt. Die Massnahme wird als Daueraufgabe weitergeführt.	Bei strategischen Planungen und bei Standortentscheiden von überkommunalen Einrichtungen/Nutzungen (z. B. Altersheime, Schulen) ist die regionale Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen. Im Rahmen der ordentlichen Mitberichtsverfahren überprüft und beurteilt die Regionalkonferenz die Anwendung dieses Grundsatzes.
Federführung	Weitere Beteiligte
Kanton, DIJ/AGR (Nr. 2) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 1, 4) Gemeinden, Zentren 4. Stufe (Nr. 3)	Kanton (DIJ/AGR) Gemeinden

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Die Siedlungsentwicklung wird damit in erster Linie im inneren, gut erschlossenen Teil der Agglomeration und in den Regionalzentren konzentriert. Damit werden soweit möglich kurze Wege und flächensparende Mobilitätslösungen gefördert.

ÖV-Erschliessung	Nicht relevant.	Fläche (ha)	Nicht relevant.
ÖV-Güteklasse	Nicht relevant.	Einzonung (ha)	Nicht relevant.
		Fruchtfolgefläche (ha)	Nicht relevant.

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	Nein

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

Keine

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:

- BM.S-Ü.2
- Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
- Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2
- Massnahmenpakete BM.S-VW.1 und BM.S-VW.2
- Massnahmenpakete BM.S-VA.1 und BM.S-VA.2
- Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2
- BM.C.1

Dokumente, Grundlagen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

- Kantonaler Richtplan 2030, Massnahmenblätter C_01 / C_02

Förderung der Innenentwicklung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-Ü.2	0351.3.134	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
S-2	–	–	

Karte

–

Beschreibung der Massnahme

Das Zukunftsbild ortet den Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung in den inneren gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen und vernetzten Strukturen des Sieldungsgebiets. Ergänzt werden diese Schwerpunkte durch gezielte punktuelle Erweiterungen des Siedlungsgebiets an geeigneten zentralen Lagen. Je nach Raumtyp – zentral oder weniger zentral – werden unterschiedliche Entwicklungsintensitäten und Ausprägungen angestrebt.

Umfragen unter den Gemeinden zur Baureife der ausgeschiedenen Entwicklungsgebiete zeigen, dass das Zukunftsbild mindestens kurz- bis mittelfristig nur erreicht werden kann, wenn die Umsetzung mit Massnahmen im Bereich Kommunikation/Information und Mobilisierung unterstützt wird. Die ortsansässige Bevölkerung befürchtet bei Entwicklung im Bestand oder von Bestand umgebenen Reserven häufig Mehrverkehr, Grünraum- und Identitätsverlust. Integrierte Entwicklung unter Einbezug von Freiraum, Klima, Verkehr und Baukultur ist von besonderer Wichtigkeit, um eine qualitätsvolle Entwicklung zu gewährleisten.

~~Die langfristigen raumrelvanten Folgen der Covid-Pandemie können noch nicht abschliessend eingeschätzt werden. Es ist nötig, sie in der Region zu diskutieren, um die Herausforderungen zu erkennen, Massnahmen abzuleiten und ein mögliches Momentum für nachhaltige Weichenstellungen nutzen zu können.~~

Massnahmen:

1. ~~Die im RGSK II geschaffene Plattform «Thinktank» wird dauerhaft etabliert. Sie nimmt sich aktueller raumrelevanter Themen – wie zum Beispiel der Covid19-Pandemie, Home-Office und Online-Handel etc. – und ihren möglichen Chancen und Herausforderungen für die regionale Entwicklung an, stellt sie mit Gemeinden und Fachleuten zur Diskussion und fördert Meinungsbildung und gemeinsame Herangehensweise.~~

Die Regionalkonferenz betreibt eine „Wissensplattform Innenentwicklung“ ~~als Nachfolge des Pilotprojektes «Innenentwicklung – Potenziale aktivieren»~~ als nachfrageorientiertes Beratungsangebot, jährlichen Vermittlung von Good-Practices, Austauschplattform für aktuelle Herausforderungen bei der Innenentwicklung und Unterstützung/ Entwicklung regionaler Good-Practices der Innenentwicklung. Gemeinden können sich bei Prozessberatungsbedarf bei Innenentwicklungsprojekten, Koordinationsbedarf bei überkommunalen Entwicklungen an die RKBM wenden.

2. ~~Weitere Mittel und Instrumente zur Förderung der Innenentwicklung wie zum Beispiel die Erarbeitung eines Konzepts zum innerregionalen Ausgleich von Siedlungsflächen/Abtausch von Nutzungsrechten werden geprüft.~~

Zweckmässigkeit	Nutzen
Die vorgesehenen Massnahmen zur Unterstützung des Zukunftsbilds sind auf den Bedarf der Gemeinden zugeschnitten. Sie sind eine wichtige und gefragte Ergänzung zu kantonalen Leitfäden und Anwendungshilfen. Diese Herangehens-weise hat sich in der RKBM als wirkungsvoll erwiesen, ist weiterhin notwendig und wird darum fortgesetzt.	Die Massnahme wirkt bei Kriterium «2 Siedlungs-entwicklung nach innen fördern» sowohl beim Punkt «Konzentration und Innenverdichtung» als auch beim Punkt «Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet». Bei Kriterium «4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern» wirkt sie beim Punkt «Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen» (durch Wahl einer zentral, gut mit ÖV und LV erschlossenen Lage) und beim Punkt «Minimie-rung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen» (durch Umnutzung

	im Bestand und Förderung integrierter Planungen Verkehr, Baukultur, Ortsbau und Freiraum)

Kosten (CHF)	Finanzierungsschlüssel
– Think Tank: jährlich 15'000.- für Expertenhonorare/Veranstaltung	100% Mitgliederbeiträge der RKBM
– Wissensplattform Sein: 800'000.-	48% AGR, 32% AWI, 20% RKBM
– Weitere Massnahmen, Kosten nach Erfordernis	Mitgliederbeiträge der RKBM-Gemeinden und Subvention durch Kanton Bern.

Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
– Think Tank	– Veranstaltung «Planen nach Corona»	sobald «live» möglich
– «Wissensplattform Sein	– Kick-Off Fallstudien Beratung Sein	3. Juni 2021 laufend
	– Aufbau Datenbank	Start Herbst 2022, laufender Ausbau
	– Erfahrungsaus-tausch	Herbst 2021

Federführung	Weitere Beteiligte
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Gemeinden Kanton (DIJ/AGR, BVD, AWI)

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Unterstützte Good Practices sind zentral gelegen und gut mit dem ÖV erschlossen; Fussgängerfreundlichkeit; Bezug zum öffentlichen Raum und Einbettung in den ortsbaulichen Kontext/ISOS werden integriert.

ÖV-Erschliessung	Nicht relevant.	Fläche (ha)	Nicht relevant.
ÖV-Güteklasse	Nicht relevant.	Einzonung (ha)	Nicht relevant.
		Fruchtfolgefläche (ha)	Nicht relevant.

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	Nein

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

Keine

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:
- BM.S-Ü.1
- Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
- Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2
- Massnahmenpakete BM.S-VW.1 und BM.S-VW.2
- Massnahmenpakete BM.S-VA.1 und BM.S-VA.2
- Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2
- BM.C.1
- Projektbezogen Massnahmen Verkehr

Dokumente, Grundlagen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

- «Innenentwicklung – Potenziale aktivieren!» Schlussfazit und Informationsmaterialien auf www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
- Projektskizze «Wissensplattform Sein»
- Projektskizze «Dorfentwicklung im ländlichen Raum»

Regionale Gewerbezonen

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-Ü.3	–	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
–	–	–	

Karte

-

Beschreibung der Massnahme

In der Agglomeration Bern werden zentral gelegene Industrie- und Gewerbezonen im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen in dichte Wohn- und Arbeitsplatzgebiete transformiert, um damit eine optimale Abstimmung der gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur mit einer dichten Siedlungsentwicklung zu erreichen. Für das Funktionieren einer diversifizierten Agglomeration werden wichtige Gewerbebetriebe mit niedrigeren Arbeitsplatzdichten aus sehr gut mit ÖV, Velo und für zu Fussgehende erschlossenen Standorten verdrängt und finden in der Agglomeration kaum alternative Standorte.

Mit den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten (ESP) wurden resp. werden die räumlichen Voraussetzungen für die Neuansiedlung und Erweiterung von Betrieben an den am besten geeigneten Lagen geschaffen. Das ESP-Programm richtet sich aber primär an wertschöpfungsintensiveres Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe. Die Massnahme «Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten» (BM.S-VA.1/2) bezeichnet zwar Standorte für Industrie- und Gewerbe, orientiert sich am Bedarf arbeitsplatzintensiver Betriebe oder berücksichtigt die Erweiterung bestehender grösserer Arbeitsgebiete. Für lärm- und/oder flächenintensives Gewerbe oder KMU fehlen bisher regional abgestimmte Standorte.

Eine diversifizierte Agglomeration als Lebens- und Arbeitsraum für die Bevölkerung muss Standorte für lärm- und/oder flächenintensives Gewerbe (z. B. Bau-Recycling-Anlagen, Logistik-Unternehmungen, Bauwerkhöfe, etc.) und KMU bereitstellen. Dies bedingt zum Verhindern von Durchfahrten auch Standorte, welche nicht an Wohnquartiere grenzen und direkt an das übergeordnete Strassennetz erschlossen sind.

Um die Vielfalt mit diesen für die Versorgung der Agglomeration wichtigen Betrieben zu erhalten und gegebenenfalls mit Neuansiedlungen zu stärken, soll rasch verfügbares Land für diese spezifischen Gewerbenutzungen an gut MIV-erschlossenen, wenig emissionssensiblen Orten bereitgestellt werden. Mit der Aufnahme einer entsprechenden Massnahme wird die Evaluation und Bereitstellung von Gewerbezonen für lärm- und/oder flächenintensive Betriebe gemeindeübergreifend und in gemeinsamer Zusammenarbeit erfolgen. Damit soll verhindert werden, dass diese Betriebe nur ausserhalb der Agglomeration weitentfernte Standorte finden. Aber auch an diesen Standorten gilt das Prinzip der flächensparenden bzw. -schonenden Bauweise.

Massnahmen:

1. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland erarbeitet im Rahmen einer regionalen Planung (z. B. in Form eines überkommunalen räumlichen Entwicklungskonzepts oder eines Siedlungsrichtplans) die Anforderungen und Lagekriterien von «Regionalen Gewerbezonen» und lokalisiert und bezeichnet diese anschliessend im RGSK. Die Standorte liegen in der Regel im Agglomerationsgürtel oder auf einer Entwicklungsachse gemäss Zukunftsbild.
   Sie erfüllen folgende Mindestanforderungen:
   - Mindestgrösse: 1 ha
   - Minimale ÖV-EGK: Die Anforderungen an die einzelnen Zonen bestimmen sich aus deren zukünftigen Nutzung
   - Anforderung an die MIV-Erschliessung: direkte Anbindung ans regionale Basisnetz, keine Durchfahrten durch Wohngebiete

2. Die RKBM führt ein Arbeitszonenmanagement für diese Standorte ein und regelt die Anforderungen für die Verwaltung dieser regionalen Schwerpunkte.

3. Bei überkommunalen Gewerben erarbeitet die RKBM eine Regelung für einen interkommunalen Nutzen-/Lastenausgleich.

4. Die RKBM unterstützt die Gemeinden bei der Sicherstellung der Verfügbarkeit und Mobilisierung der regionalen Gewerbezonen u.a. durch Animation von Grundeigentümern (z. B. mittels

Infrastrukturverträgen, vertraglichen Bauverpflichtungen, bedingten Einzonungen, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z. B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z. B. Erwerb von Grundstücken).

5. Die RKBM prüft in Absprache mit den Gemeinden den Einsatz von regionalen UeO bei gemeindeübergreifenden Standorten oder bei Standorten zur Deckung der Bedürfnisse mehrerer Gemeinden.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Siedlungserweiterungen von regionaler Bedeutung bedingen eine stärkere überkommunale Koordination und Zusammenarbeit. Die Schwerpunkte regionale Gewerbezonen liegen aus regionaler Sicht und bezüglich Erschliessung an bevorzugten Entwicklungsstandorten. Ihre Einzonung und spätere Realisierung ist daher im Sinne des aus dem Zukunftsbild 2040 abgeleiteten Zielszenarios sowie einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu fördern.	Durch die regionale koordinierte Konzentration des Gewerbes an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten werden Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten für das bestehende Gewerbe und die Ansiedlung von neuem Gewerbe gewährleistet. Umstrukturierungen von bisherigen Gewerbestandorten und damit die Siedlungsentwicklung nach innen und die nachhaltige Siedlungsentwicklung insgesamt werden mit der Massnahme unterstützt.
Kosten (CHF)	**Finanzierungsschlüssel**
70’000.- (Nr. 1) je ca. 50’000.- (Nr. 2, 3) Standortabhängig; Richtwert ca. 30'000.- (Nr. 5)	Durch die Mitgliederbeiträge der RKBM Gemeinden finanziert. Subventionsantrag an Kanton Bern.

Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Als regionale Aufgabe ab 2022 definiert.	– Projektskizze und Ausschreibung	2022
	– Bezeichnung regionaler Gewerbezonen	2025

Federführung	Weitere Beteiligte
Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 1, 2, 3, 5) Standortgemeinden (Nr. 4)	Kanton (DIJ/AGR, BVD)

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Siedlung, Verkehr und Freiraum werden bei den zu mobilisierenden Flächen integriert betrachtet.

ÖV-Erschliessung	Wird erst bei nächstem Planungsschritt relevant.	Fläche (ha)	Wird erst bei nächstem Planungsschritt relevant.
ÖV-Güteklasse	Wird erst bei nächstem Planungsschritt relevant.	Einzonung (ha)	Wird erst bei nächstem Planungsschritt relevant.
		Fruchtfolgefläche (ha)	Wird erst bei nächstem Planungsschritt relevant.

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	Ja

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

Keine

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:
- Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
- Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2
- Massnahmenpakete BM.S-VW.1 und BM.S-VW.2
- Massnahmenpakete BM.S-VA.1 und BM.S-VA.2
- Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2
- BM.C.1
- Massnahmen Verkehr

Dokumente, Grundlagen

–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2028-2031; im B-Horizont: 2032-2035; im C-Horizont: ab 2036

Regionaler Ausgleich Wohnbaulandbedarf

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-Ü.4	–	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
–	–	–	

Karte

–

Beschreibung der Massnahme

Im kantonalen Richtplan 2030 ist im Massnahmenblatt A_01 „Baulandbedarf Wohnen bestimmen“ das Berechnungsschema für Einzonungen Wohnen festgelegt. Aus dieser Berechnung ergeben sich die maximalen Hektaren von Gemeinden für Einzonungen. Die Methodik stellt sicher, dass für alle Gemeinden die gleichen Grundsätze gelten.

Im Einzelfall kann es raumplanerisch sinnvoll sein, wenn Gemeinden auch dann noch Einzonungen vornehmen können, wenn ihnen rechnerisch kein Baulandbedarf mehr zusteht, nämlich dann, wenn ihre Einzonung sehr zentral liegt, und mit einer weniger zentralen Fläche einer anderen Gemeinde abgetauscht werden könnte oder eine andere Gemeinde dafür an einer dezentralen aber eingezonten Fläche eine Auszonung vornimmt.

Für den Abtausch von Baulandkontingenten entwickelt die RKBM ein Regionales Kompensationsmodell WBB, in dessen Rahmen die Bedingungen für den Abtausch und die erforderlichen Nachweise für „Geber-„ und „Nehmer“gemeinden und -gebiete festgelegt werden.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bei gemeindeweiser Betrachtung lassen sich oft keine Lösungen finden, beanspruchte Fruchtfolgeflächen zu ersetzen. Ein regionales Kompensationsmodell gewährleistet die regionale Abstimmung, was im Sinne der nachhaltigen Siedlungsentwicklung am richtigen Ort ist.	Durch regionale Kompensationsmöglichkeiten können blockierte Siedlungserweiterungen an raumplanerisch geeigneten Standorten realisiert werden.
Kosten (CHF)	**Finanzierungsschlüssel**
150’000.-	Durch die Mitgliederbeiträge der RKBM Gemeinden finanziert. Subventionsantrag an Kanton Bern.

Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Als regionale Aufgabe ab 2021 definiert.	– Projektskizze und Ausschreibung	2024
	– System ist eingeführt	Ende 2025

Federführung	Weitere Beteiligte
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Gemeinden Kanton (DIJ/AGR)

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Mit der Förderung von Auszonungen abseitig gelegener Bauzonen zugunsten zentralerer Einzonungen wird die Siedlungsentwicklung konzentriert und das Pendleraufkommen verringert.

ÖV-Erschliessung	Nicht relevant.	Fläche (ha)	Nicht relevant.
ÖV-Güteklasse	Nicht relevant.	Einzonung (ha)	Nicht relevant.
		Fruchtfolgefläche (ha)	Inhalt der Massnahme.

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	Ja

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

Keine

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:

- Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
- Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2
- Massnahmenpakete BM.S-VW.1 und BM.S-VW.2
- Massnahmenpakete BM.S-VA.1 und BM.S-VA.2
- Massnahmenpaket BM.S-VÜ.1
- BM.C.1

Dokumente, Grundlagen

–

Strategische Massnahme

Fokusräume

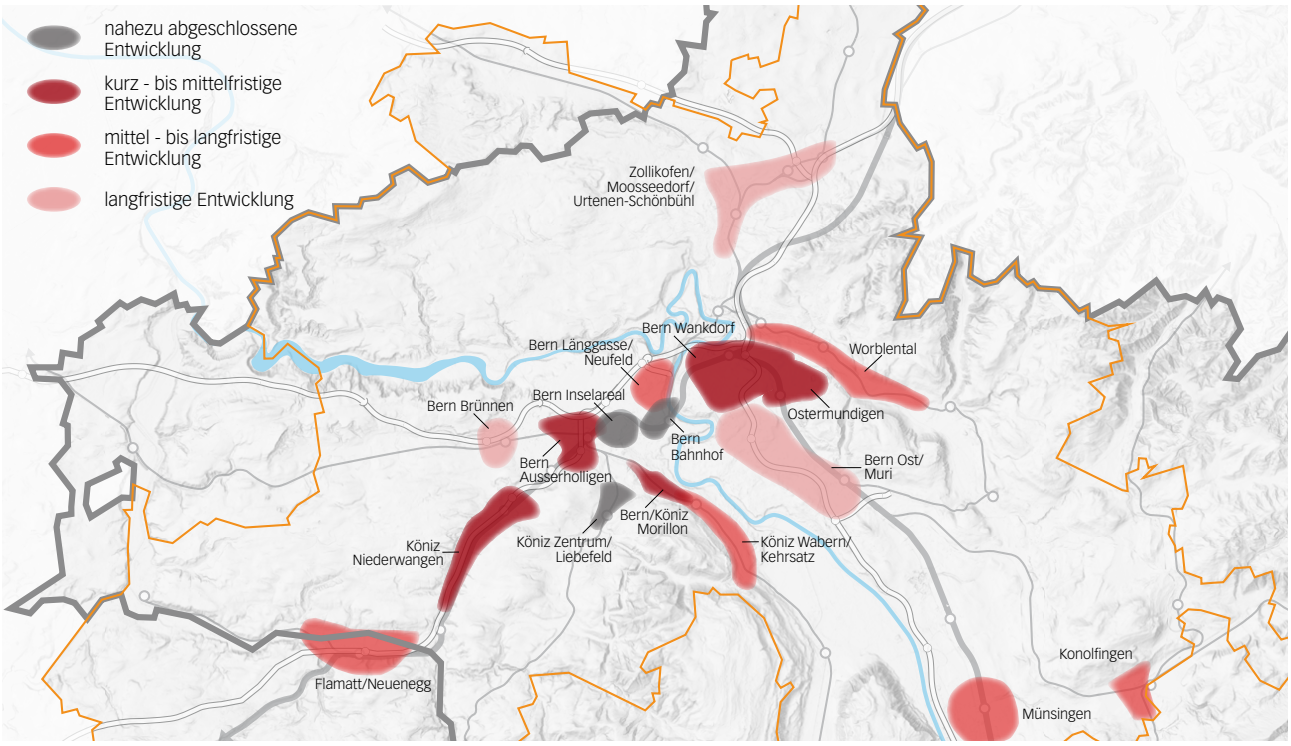
ENTWURF

BM.S-Ü.5

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Bern	Gemeinden

Koordination	**Koordinationsstand Regiona- ler Richtplan RGSK**	**Kantonale Richtplanrelevanz** / **Koordinationsstand kantona- ler Richtplan**
	Festsetzung	

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

Mit den Fokusräumen verfolgt die RKBM das Ziel, an den Orten wo ein hohes Entwicklungspotenzial vorhanden ist und/oder bedeutende kantonale und Bundes-Infrastrukturmassnahmen realisiert werden sollen, eine optimale Koordination zwischen den Gemeinden, Kanton und Bund zu erreichen, indem bestehende Projektorganisation diesbezüglich unterstützt werden oder die Region den Standorten ohne entsprechende Projektorganisation das erforderliche Wissen sowie allfällige Ressourcen dafür zur Verfügung stellt.

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Beschreibung
Die in der Karte bezeichneten Fokusräume sind als räumliche Handlungsfelder mit einem erhöhten koordinativen Handlungsbedarf zu verstehen. Zur Abstimmung der Entwicklung von Siedlung und Verkehr gibt es heute bereits in mehreren Fokusräumen

etablierte koordinierende Projektorganisationen, welche entweder unter der Leitung von Kanton oder Standortgemeinden (z.B. bei kant. ESP-Standorte) sich dieser anspruchsvollen Abstimmungstätigkeiten mit allen Beteiligten annehmen. Nicht jeder Fokusraum ist heute entsprechend organisiert, viel mehr gibt es zu den ESP weitere Standorte, wo beim Fehlen einer Koordinativen Projektorganisation die Regionalkonferenz Bern-Mitteilland die Gemeinden unterstützen kann.

Um den Handlungsbedarf in Bezug auf den Entwicklungsdruck sowie -fortschritt der jeweiligen Fokusräume zeitlich besser einordnen zu können, wurden die Fokusräume in vier Kategorien unterteilt. Dies sind:

- **Nahezu abgeschlossene Entwicklung**
  Alle relevanten Entwicklungsschritte sind als Ausführungs-projekte erarbeitet und werden zeitnah (voraussichtlich bis 2027) abgeschlossen oder sind bereits abgeschlossen. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist in vorherigen Planungen und Konzepte (vorgängige RGSK oder Agglomerationsprogramme) erfolgt. Dies betrifft die folgenden drei Räume:
  - Bern Bahnhof
  - Bern Insel
  - Köniz Zentrum Liebefeld

- **Kurz- bis mittelfristige Entwicklung**
  Die relevanten Entwicklungsschritte stehen kurz vor deren Realisierung oder es wurden konkreten Planungen erarbeitet, welche nun umgesetzt werden sollen. Wo die Abstimmung von Siedlung und Verkehr noch nicht erfolgt ist, besteht ein unmittelbarer grosser Handlungsbedarf. Eine koordinative Projektorganisation ist an diesen Standorten vorhanden. Dies betrifft die folgenden Räume:
  - Bern Ausserholligen
  - Bern/Köniz Morillon
  - Ostermundigen
  - Bern Wankdorf
  - Köniz Niederwangen

- **Mittel- bis langfristige Entwicklung**
  Die konkreten Entwicklungsschritte im Fokusraum sind bekannt und die notwendigen Planungsschritte wurden initiiert (Weiterentwicklung von Konzepten, Projektierung, überarbeiten der Nutzungsplanung). Der Handlungsbedarf zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist mittelfristig vorhanden. Eine koordinative Projektorganisation ist an diesen Standorten bereits vorhanden oder die Einrichtung einer solchen müsste geprüft werden. Dies betrifft die folgenden Räume:
  - Konolfingen
  - Bern Längasse-Neufeld
  - Worblental
  - Köniz Wabern/Kehrsatz
  - Münsingen
  - Flamatt/Neuenegg

- **Langfristige Entwicklung**
  Die Entwicklungsschritte sind auf strategischer Ebene bekannt, die Planungsabsichten der Planungsträgerinnen sind weniger konkret oder es handelt sich zurzeit um strategische Optionen der Weiterentwicklung in der Agglomeration Bern. Die Umsetzung der Entwicklungsschritte wird langfristig erwartet. Vorausschauend ist rechtzeitig eine koordinative Projektorganisation an diesen Standorten vorzusehen, wenn nicht bereits vorhanden. Dies betrifft folgende Räume:
  - Zollikofen/Moosseedorf/Schönbühl
  - Bern Ost/Muri
  - Bern Brünnen

Umsetzung

Die Umsetzung umfasst die nachfolgend beschriebenen Massnahmen:

- **Governance:** Die Region Bern-Mittelland unterstützt die Gemeinden in ihren koordinativen Tätigkeiten, soweit dies heute noch nicht über eine bestehende Projektorganisation abgedeckt wird.

Flächenbeanspruchung FFF (ha)	Keine
Bezug zu weiteren Massnahmen	– BM.S-VIV.1: Verkehrsintensive Vorhaben – BM.S-SW.1/2: Regionale Wohnschwerpunkte – BM.S-SA.1/2: Regionale Arbeitsschwerpunkte – BM.S-UV.1/2: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete – BM.S-VW.1/2: Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen – BM.S-VA.1/2: Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten – BM.FVV-F.XX: Massnahmen Fussverkehr – BM.LV-V.XX: Massnahmen Veloverkehr – BM.LV-Ü.XX: Massnahmen Fuss- und Veloverkehr – BM.ÖV-Tram.XX: Massnahmen Tram/Tramprojekte – BM.ÖV-Ort.XX: Massnahmen Schiene/Ortsverkehr – BM.ÖV-Str.XX: Massnahmen Strassengebundener öffentlicher Verkehr – BM.MIV-Auf.XX: Massnahmen Aufwertung/Sicherheit Strassenraum – BM.MIV-K.XX: Massnahmen Kapazität MIV – BM.MIV-E.XX: Massnahmen Erschliessung MIV – BM.KM-Mu.XX: Massnahmen Multimodale Drehscheibe – BM.NM-VM.XX: Massnahmen Verkehrsmanagement – BM.ÖV-Nat.XX: Nationale Massahmen öffentlicher Verkehr – BM.MIV-Nat.XX: Nationale Massnahmen MIV – BM.L-Sch.1: Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer – BM.T-Ü.1: Erholungsschwerpunkte – BM.L-GR.1: Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume – BM.L-Ü.2: Grünes Band – Noch keine Nummer: Regionale Landschaftsschongebiete
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	–

Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-Bgo	0351.3.139	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
S-7		S-Bgo Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie ohne Interessenabwägung	

Karte: *Aktualisierte Karte folgt nach der Mitwirkung*

Beschreibung der Massnahme

Die Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung bezeichnen Siedlungsteile, die sich aus städtebaulicher und/oder landschaftlicher Perspektive nicht weiter ausweiten sollen. Es wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt. Dabei wird den übergeordneten und bedeutsamen Landschaftsräumen Rechnung getragen, die Akzentuierung der Siedlungsränder gefördert und die Zersiedelung eingegrenzt.
Im Streusiedlungsgebiet sind in der Regel keine Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung bezeichnet worden.

Massnahmen:
1. Die regional bedeutenden Siedlungsbegrenzungen werden im Entwicklungsleitbild der Ortsplanung behördenverbindlich festgelegt.

2. Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen der Ortsplanungen die in der Karte bezeichneten Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung und sichern sie grundeigentümerverbindlich.

Zweckmässigkeit	Nutzen
– Zweckmässige Gliederung der Siedlungs- und Landschaftsräume – Erhaltung der charakteristischen Ortsbilder und Landschaftsräume – Schonung des zusammenhängenden landwirtschaftlichen Kulturlandes – Offenhaltung von Freiräumen für Naherholung und sportliche Aktivitäten – Förderung der ökologischen Vernetzung – Berücksichtigung gesetzlicher Vorschriften (Schutzzonen, Gefahrenzonen, Fruchtfolgeflächen, Erhaltung von charakteristischen Ortsbildern etc.) – Bewahrung gewachsener Siedlungsstrukturen und Erhaltung bedeutsamer Landschaftsräume – Berücksichtigung kantonaler Vorranggebiete Natur- und Landschaft (KLEK u. w.)	Durch die Siedlungsbegrenzung werden zukünftige Siedlungsentwicklungen nach innen (auf bestehenden Siedlungsgebiete) gelenkt; dadurch wird eine Verringerung der Zersiedlung erreicht. Charakteristische Siedlungs- und Landschaftselemente werden erhalten und die Landschaftsräume im Bereich der Siedlungszäsuren miteinander vernetzt. Die Verminderung der Flächenbeanspruchung bewirkt eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen.

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.
Stand der Planung	**Umsetzungsschritte**
Daueraufgabe	Gem. Massnahmenbeschrieb
Federführung	**Weitere Beteiligte**
Gemeinden	Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) Kanton
Abstimmung Verkehr und Siedlung	
Nicht relevant.	

ÖV-Erschliessung	Nicht relevant.	Fläche (ha)	Nicht relevant.
ÖV-Güteklasse	Nicht relevant.	Einzonung (ha)	Nicht relevant.
		Fruchtfolgefläche (ha)	Nicht relevant.

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2028-2031; im B-Horizont: 2032-2035; im C-Horizont: ab 2036

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:
- BM.S-Bgo.1
- Massnahmenpaket BM.L-Gr.1
- Massnahmenpakete BM.L-Schu.1 und BM.L-Schu.2
- Massnahmenpakete BM.L-Ü.3 und BM.L-Ü.4
- Massnahmenpaket BM.L-Tg.1

Dokumente, Grundlagen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

- Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung). 2015
- Karte RGSK I
- Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge RGSK II
- Regionale Richtpläne VRB, Aaretal, Gantrisch, Kiesental

Regionale Wohnschwerpunkte

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-SW	0351.3.135	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
S-3		S-SW Schwerpunkt Wohnen	

Karte: *Aktualisierte Karte folgt nach der Mitwirkung*

Beschreibung der Massnahme

Das teilrevidierte Raumplanungsgesetz sieht Massnahmen für eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen vor. Unbebaute Bauzonen sind unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität ihrer Bestimmung zuzuführen. Der Richtplan 2030 des Kantons Bern setzt die Anforderungen des Raumplanungsgesetzes um. Sowohl die Bundesvorgaben als auch der kantonale Richtplan 2030 wurden berücksichtigt.

Massnahmen:

1. Als regionale Wohnschwerpunkte gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Sie erfüllen folgende Anforderungen:

   – Sie sind mind 1 ha gross
   – Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
   – Sie erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse «D»
   – Sie weisen in der Regel eine zentrale Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.

2. Die Gemeinden fördern die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren, einer angemessenen baulichen Dichte und der Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten zur Mobilisierung. Die Gemeinden werden dazu angehalten, an diesen Standorten sofern vorhanden die maximale rechtsgültige Bebauungsdichte zu realisieren und bei geeigneter Lage einen Dichte-Bonus mittels eines Wettbewerbsverfahrens geltend zu machen. Falls an einem Standort unerwünschte Entwicklungen auftreten, müssten die Gemeinden diese mittels der Einführung einer Planungszone unterbinden und die planungsrechtlichen Grundlagen den regionalen Zielsetzungen anpassen. Den Gemeinden wird zur Sicherstellung einer qualitätsvollen Entwicklung die Anwendung qualifizierter Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen empfohlen. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr, Gestaltung und Wohnumfeld, klimaökologisch gestaltete Aussenräume (Entsiegelung, Schwammstadtelemente) sowie deren Einbettung in den städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohnschwerpunkte u.a. durch Animation von Grundeigentümern (z. B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z. B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z. B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z. B. Erwerb von Grundstücken).

3. Die Gemeinden prüfen im Rahmen ihrer Ortsplanungen mögliche Massnahmen zur qualitätsvollen Verdichtung: Bauliche Verdichtungen haben hinsichtlich Nutzungsmass und Gestaltung so zu erfolgen, dass sie bezüglich Ortsbild, Frei- und Grünraumversorgung, ökologischer Vernetzung, Siedlungsklima und denkmalpflegerischen Aspekten verträglich sind.

4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der regionalen Wohnschwerpunkte im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. BM.S-Ü.2) sowie durch die regionale Wirtschaftsförderung.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Als Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios und somit im Sinne einer nachhaltigen, nach innen gerichteten Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Wohnschwerpunkten an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.	Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.
Kosten (Mio CHF)	**Finanzierungsschlüssel**
Nicht relevant.	Nicht relevant.
Federführung	**Weitere Beteiligte**
Standortgemeinden (Nr. 1 bis 3) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4)	Regionale Wirtschaftsförderung Kanton Bern (DIJ/AGR) Grundeigentümerschaft

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:
- BM.S-Ü.1
- BM.S-Ü.2
- Massnahmenpaket BM.S-SW.1
- Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2
- Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2
- ÖV.Ü.1.1
- ÖV.Ü.1.3

Dokumente, Grundlagen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016
- Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019
- Richtplan 2030 Kanton Bern: als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2016
- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi), Kanton Luzern, 2013
- Broschüre «Siedlungsentwicklung nach innen. Gute Beispiele aus Berner Gemeinden». Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2014
- Erfolg mit der Überbauungsordnung. Tipps für Gemeindebehörden für einen problemloseren Umgang mit Überbauungsordnungen in ländlichen Gemeinden. Eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2000
- Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
- Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
- Wohnumfeldqualität und -planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
- Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007
- SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
- Siedlungsverdichtung und -erneuerung in der Agglomeration Chur. Amt für Raumplanung Graubünden. 2014
- Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005
- Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
- Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
- Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
- Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2028-2031; im B-Horizont: 2032-2035; im C-Horizont: ab 2036

Regionale Arbeitsschwerpunkte

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-SA	0351.3.135	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
S-3		S-SA Schwerpunkt Arbeiten	

Karte: *Aktualisierte Karte folgt nach der Mitwirkung*

Beschreibung der Massnahme

Das teilrevidierte Raumplanungsgesetz sieht Massnahmen für eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen vor. Unbebaute Bauzonen sind unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität ihrer Bestimmung zuzuführen. Der Richtplan 2030 des Kantons Bern setzt die Anforderungen des Raumplanungsgesetzes um. Sowohl die Bundesvorgaben als auch der kantonale Richtplan 2030 wurden berücksichtigt.

Massnahmen:

1. Als regionale Arbeitsplatzschwerpunkte gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Sie erfüllen folgende Anforderungen:

   Vorranggebiet Arbeiten DL
   - Sie sind mind. 1 ha gross
   - Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden gemäss BM.S-Ü.1
   - Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.
   - Sie erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse D

   Vorranggebiet Arbeiten IG
   - Sie sind mind. 1 ha gross
   - Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
   - Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.
   - Sie verfügen über eine direkte Anbindung ans regionale Basisnetz MIV
   - Die erforderliche ÖV-Güteklasse richtet sich nach der Nutzung. (mit/ohne erheblichem Pendler-/ Publikumsverkehr)

2. Die Gemeinden fördern die Realisierung der regionalen Arbeitsplatzschwerpunkte unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren, einer angemessenen baulichen Dichte und der Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten zur Mobilisierung. Die Gemeinden werden dazu angehalten, an diesen Standorten sofern vorhanden die maximale rechtsgültige Bebauungsdichte zu realisieren und bei geeigneter Lage einen Dichte-Bonus mittels eines Wettbewerbsverfahrens geltend zu machen. Falls an einem Standort unerwünschte Entwicklungen auftreten, müssten die Gemeinden diese mittels der Einführung einer Planungszone unterbinden und die planungsrechtlichen Grundlagen den regionalen Zielsetzungen anpassen. Den Gemeinden wird zur Sicherstellung einer qualitätsvollen Entwicklung die Anwendung qualifizierter Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen empfohlen. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr, Gestaltung und Wohnumfeld, klimaökologisch gestaltete Aussenräume (Entsiegelung, Schwammstadtelemente) sowie deren Einbettung in den städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte u. a. durch Animation von Grundeigentümern (z. B. Gesprächs-aufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z. B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z. B. Investitionen in Siedlungs-ausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z. B. Erwerb von Grundstücken).

3. Die Gemeinden prüfen im Rahmen ihrer Ortsplanungen mögliche Massnahmen zur qualitätsvollen Verdichtung: Bauliche Verdichtungen haben hinsichtlich Nutzungsmass und Gestaltung so zu erfolgen, dass sie bezüglich Ortsbild, Frei- und Grünraumversorgung, ökologischer Vernetzung, Siedlungsklima und denkmalpflegerischen Aspekten verträglich sind.

4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der regionalen Arbeitsplatzschwerpunkte im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. BM.S-Ü.2) sowie durch die regionale Wirtschaftsförderung.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Als Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios und somit im Sinne einer nachhaltigen, nach innen gerichteten Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Arbeitsplatzschwerpunkten an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.	Durch die konzentrierte Ansiedlung von Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.
Federführung	Weitere Beteiligte
Standortgemeinden (Nr. 1 bis 3) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4) Kanton (Nr. 4; Arbeitszonenbewirtschaftung)	Regionale Wirtschaftsförderung Kanton Bern (DIJ/AGR) Grundeigentümerschaft

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:
- BM.S-Ü.1
- BM.S-Ü.2
- Massnahmenpaket BM.S-SA.1
- Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
- Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2
- ÖV.Ü.1.1
- ÖV.Ü.1.3

Dokumente, Grundlagen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016
- Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019
- Richtplan 2030 Kanton Bern Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2015
- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi), Kanton Luzern, 2013
- Broschüre «Siedlungsentwicklung nach innen. Gute Beispiele aus Berner Gemeinden». Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2014
- Erfolg mit der Überbauungsordnung. Tipps für Gemeindebehörden für einen problemloseren Umgang mit Überbauungsordnungen in ländlichen Gemeinden. Eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2000
- Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
- Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
- Wohnumfeldqualität und -planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
- Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007
- SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2028-2031; im B-Horizont: 2032-2035; im C-Horizont: ab 2036

- Siedlungsverdichtung und -erneuerung in der Agglomeration Chur. Amt für Raumplanung Graubünden. 2014
- Quartierplanung – Chance für mehr Siedlungsqualität. Info ARP, Amt für Raumplanung Graubünden. 2002
- Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005
- Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
- Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
- Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
- Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein

Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-UV	0351.3.137	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
S-5		S-UV Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet	

Karte: *Aktualisierte Karte folgt nach der Mitwirkung*

Beschreibung der Massnahme

Das Raumplanungsgesetz fordert Massnahmen zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen sowie zur Verdichtung der Siedlungsflächen. Der Richtplan 2030 des Kantons Bern kommt diesem Auftrag mit dem Grundsatz «Innenentwicklung vor Aussenentwicklung» nach und verlangt auch von den Regionen Massnahmen zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen (MB A_07). Dazu gehört in erster Linie das Bezeichnen und Festsetzen von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten im Rahmen der RGSK-Erarbeitung.

Massnahmen und Vorgehen:

1. Als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Es handelt sich dabei um unternutzte, nicht mehr genutzte Gebiete innerhalb des Siedlungskörpers oder gering bebaute Bauzonen mit guter ÖV- und MIV-Erschliessung.

2. Die Gemeinden fördern aktiv und prioritär die Umnutzung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, treiben die Verfügbarkeit voran und stellen die erforderlichen Infrastrukturen zur Verfügung.

3. Entwicklungen im Bestand bedürfen umsichtiger Planungen, welche der Umgebung besonders Rechnung tragen und damit die Akzeptanz der Projekte erhöhen und die Qualität der Siedlungsentwicklung nach innen gewährleisten. Die Gemeinden fördern daher die Realisierung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren nach SIA 142 und 143. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr, Gestaltung und Wohnumfeld, klimaökologisch gestaltete Aussenräume (Entsiegelung, Schwammstadtelemente) sowie deren Einbettung in den städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen. Die notwendigen Planänderungsverfahren sind zu veranlassen.

4. Die Gemeinden prüfen im Rahmen ihrer Ortsplanungen mögliche Massnahmen zur qualitätsvollen Verdichtung: Bauliche Verdichtungen haben hinsichtlich Nutzungsmass und Gestaltung so zu erfolgen, dass sie bezüglich Ortsbild, Frei- und Grünraumversorgung, ökologischer Vernetzung, Siedlungsklima und denkmalpflegerischen Aspekten verträglich sind.

5. Die Region überprüft in einem regelmässigen Controlling die Umnutzung von Umstrukturierungsgebieten.

6. ~~Für den Umgang mit~~ Für Leerstehende Bauernhäuser ausserhalb der Bauzone aber im weitgehend überbauten Gebiet und/ oder in Baulücken ~~sind sinnvolle Ansätze zu entwickeln und regional in Abhängigkeit mit den übergeordneten Vorgaben abzustimmen. Die Regionalkonferenz soll zu dieser Thematik eine Haltung entwickeln und diese in weitere Planungen und in die politische Diskussion einfliessen lassen.~~können die Dienstleistungen der RKBM im Rahmen der Wissensplattform Innenentwicklung in Anspruche genommen werden.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Die Identifizierung von Innenentwicklungspotenzialen, im Besonderen von Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzialen, trägt in hohem Masse zu den übergeordneten Zielen der Raumplanung (RPG, Kantonaler Richtplan) und zur Umsetzung des Zukunftsbilds bei. Brachfallende oder freiwerdende Areale und unternutzte Gebiete sollen aktiviert werden und zu einer besseren Ausutzung von bereits überbauten und gut mit dem ÖV erschlossenen Siedlungsgebieten beitragen.	Mit der Umnutzung und Weiterentwicklung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und ein Beitrag zur haushälterischen Nutzung des Bodens geleistet. Unter Abstimmung mit dem Verkehr bewirkt die Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet eine Optimierung der Auslastung bestehender Infrastrukturen. Neueinzonungen an standorten mit ungenügender ÖV-Erschliessung können verhindert werden und der Modal Split verbessert sich zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs. Weiter reduzieren sich der Flächenbedarf für neue Infrastrukturen, der Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume sowie die Lärm- und Luftbelastung.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.
Federführung	Weitere Beteiligte
Standortgemeinden (Nr. 1, 2, 3) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4, 5)	Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) Regionale Wirtschaftsförderung Kanton (DIJ/AGR) Grundeigentümerschaft

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:
- BM.S-Ü.1
- BM.S-Ü.2
- Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
- Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2
- Massnahmenpakete BM.S-VW.1 und BM.S-VW.2
- Massnahmenpakete BM.S-VA.1 und BM.S-VA.2
- Massnahmenpaket BM.S-UV.1

Dokumente, Grundlagen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016
- Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019
- Richtplan 2030 Kanton Bern. Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2016
- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi), Kanton Luzern. 2013
- Broschüre «Siedlungsentwicklung nach innen. Gute Beispiele aus Berner Gemeinden». Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2014
- Erfolg mit der Überbauungsordnung. Tipps für Gemeindebehörden für einen problemloseren Umgang mit Überbauungsordnungen in ländlichen Gemeinden. Eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2000
- Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
- Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
- Wohnumfeldqualität und -planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
- Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007
- SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
- Siedlungsverdichtung und -erneuerung in der Agglomeration Chur. Amt für Raumplanung Graubünden. 2014
- Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2028-2031; im B-Horizont: 2032-2035; im C-Horizont: ab 2036

- Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
- Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
- Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
- Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein

Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-VW	0351.3.136	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
S-4		S-VW Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	

Karte: *Aktualisierte Karte folgt nach der Mitwirkung*

Beschreibung der Massnahme

Der Richtplan 2030 des Kantons Bern sieht gezielte Bauzonenerweiterungen unter Berücksichtigung der Zentralität, des Bevölkerungswachstums und der Raumnutzerdichten vor. Analog zur kantonalen Festlegung von Medianwerten werden für die im RGSK 2025 bezeichneten Raumtypen regionale Mediane gebildet, mit denen sich ein theoretischer regionaler Wohnbaulandbedarf von 573 ha (wird nach Mitwirkung aktualisiert) ergibt. Die Auswahl der Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen orientiert sich am theoretischen regionalen Bedarf.

Massnahmen und Vorgehen:

1. Als Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Diese weisen ähnlich gute Eigenschaften bezüglich Lage wie die regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte auf und berücksichtigen die übergeordneten Landschaftsräume gemäss Zukunftsbild. Sie erfüllen folgende Anforderungen:
   - Sie sind nicht bebaut und mind. 1 ha gross
   - Sie stehen nicht im Widerspruch zur regionalen Landschaftsplanung.
   - Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
   - Sie weisen eine zentrale Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet und die Nähe zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs.
   - Sie erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse «D»
   - Ihre Dimensionierung steht im Verhältnis zur Grösse des vorhandenen Siedlungskörpers.

2. Die Gemeinden fördern die Einzonung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen, indem sie auf der politischen, planerischen (z. B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen. Zudem stellen die Gemeinden die Verfügbarkeit des Baulands sicher (z. B. mittels vertraglichen Bauverpflichtungen und bedingten Einzonungen) und gewährleisten (z. B.durch die Einzonung in eine Zone mit Planungspflicht (ZPP)) eine spätere Realisierung als Wohnschwerpunkt mit qualifizierten Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen. Die Gemeinden entwickeln mit geeigneten Instrumenten Leitbilder und Konzepte, aus denen konkrete Qualitätskriterien für die Entwicklung der Vorranggebiete ableitbar sind. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr, Gestaltung und Wohnumfeld, klimaökologisch gestaltete Aussenräume (Entsiegelung, Schwammstadtelemente) sowie deren Einbettung in den städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen.

3. Bei der Entwicklung von regionalen Siedlungserweiterungen mit grossen räumlichen Auswirkungen bzw. in Räumen mit mehreren Vorranggebieten und gemeindeübergreifenden Siedlungserweiterungsgebieten ist eine überkommunale Planung anzustreben (z. B. in Form eines überkommunalen räumlichen Entwicklungskonzepts oder eines Siedlungsrichtplans). Die Regionalkonferenz ist dabei zumindest einzubeziehen – in Absprache mit den Gemeinden ist auch eine aktivere Rolle der Regionalkonferenz denkbar.

4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. BM.S-Ü.2), bei der Initiierung und Erarbeitung überkommunaler räumlicher Entwicklungskonzepte sowie durch die regionale Wirtschaftsförderung.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen liegen aus regionaler Sicht und bezüglich Erschliessung an bevorzugten Entwicklungsstandorten. Ihre Einzonung und spätere Realisierung als Wohnschwerpunkte ist daher im Sinne des aus dem Zukunftsbild 2040 abgeleiteten Zielszenarios sowie einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu fördern.	Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden. Mit der Ausrichtung der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die übergeordneten Grünstrukturen werden wertvolle siedlungsnahe Erholungsflächen erhalten und können zukünftig weiterentwickelt werden.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.
Federführung	Weitere Beteiligte
Standortgemeinden (Nr. 1, 2, 3) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4)	Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) Regionale Wirtschaftsförderung Kanton (DIJ/AGR) Grundeigentümerschaft

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:
- BM.S-Ü.2
- Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
- Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2
- Massnahmenpaket BM.S-VW.2
- Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2
- ÖV-Ü.1.1
- ÖV-Ü.1.3

Dokumente, Grundlagen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016
- Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019
- Richtplan 2030 Kanton Bern. Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
- Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
- Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
- Wohnumfeldqualität und –planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
- Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007
- SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
- Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005
- Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2019
- Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2019
- Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
- Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein

Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-VA	0351.3.136	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
S-4		S-VA Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	

Karte: *Aktualisierte Karte folgt nach der Mitwirkung*

Beschreibung der Massnahme

Der Richtplan 2030 des Kantons Bern sieht gezielte Bauzonenerweiterungen unter Berücksichtigung der Zentralität, des Bevölkerungswachstums und der Raumnutzerdichten vor. Analog zur kantonalen Festlegung von Medianwerten werde für die im RGSK 2025 bezeichneten Raumtypen regionale Mediane gebildet, mit denen sich ein theoretischer regionaler Wohnbaulandbedarf von 573 ha (wird nach Mitwirkung aktualisiert) ergibt. Die Auswahl der Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten orientiert sich am theoretischen regionalen Bedarf.

Massnahmen und Vorgehen:

1. Als Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Sie erfüllen folgende Anforderungen:

   Vorranggebiet Arbeiten DL
   - Sie sind nicht bebaut und mind. 1 ha gross
   - Sie stehen nicht im Widerspruch zur regionalen Landschaftsplanung.
   - Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden gemäss BM.S-Ü.1
   - Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.
   - Ihre Dimensionierung steht im Verhältnis zur Grösse des vorhandenen Siedlungskörpers.
   - Sie erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse D
   - Bei standortgebundenen Erweiterungen bestehender Betriebe wird auf die ÖV-Güteklasse D verzichtet, sofern bestehende Betriebe «D» erfüllen.

   Vorranggebiet Arbeiten IG
   - Sie sind nicht bebaut und mind. 1 ha gross
   - Sie stehen nicht im Widerspruch zur regionalen Landschaftsplanung.
   - Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
   - Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.
   - Sie verfügen über eine direkte Anbindung ans regionale Basisnetz MIV
   - Die erforderliche ÖV-Güteklasse richtet sich nach der Nutzung (mit/ohne erheblichem Pendler-/ Publikumsverkehr).

2. Die Gemeinden fördern die Einzonung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen, indem sie auf der politischen, planerischen (z. B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen. Zudem stellen die Gemeinden die Verfügbarkeit des Baulands sicher (z. B. mittels vertraglichen Bauverpflichtungen und bedingten Einzonungen) und gewährleisten (z. B.durch die Einzonung in eine Zone mit Planungspflicht (ZPP)) eine spätere Realisierung als Wohnschwerpunkt mit qualifizierten Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen. Die Gemeinden entwickeln mit geeigneten Instrumenten Leitbilder und Konzepte, aus denen konkrete Qualitätskriterien für die Entwicklung der Vorranggebiete ableitbar sind. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr, Gestaltung und Wohnumfeld, klimaökologisch gestaltete Aussenräume (Entsiegelung, Schwammstadtelemente) sowie deren Einbettung in den städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen.

3. Bei der Entwicklung von regionalen Siedlungserweiterungen mit grossen räumlichen Auswirkungen bzw. in Räumen mit mehreren Vorranggebieten und gemeindeübergreifenden Siedlungserweiterungsgebieten ist eine überkommunale Planung anzustreben (z. B. in Form eines überkommunalen räumlichen Entwicklungskonzepts oder eines Siedlungsrichtplans). Die Regionalkonferenz ist dabei zumindest einzubeziehen – in Absprache mit den Gemeinden ist auch eine aktivere Rolle der Regionalkonferenz denkbar.

4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. BM.S.2), bei der Initiierung und Erarbeitung überkommunaler räumlicher Entwicklungskonzepte sowie durch die regionale Wirtschaftsförderung.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen liegen aus regionaler Sicht und bezüglich Erschliessung an bevorzugten Entwicklungsstandorten. Ihre Einzonung und spätere Realisierung als Wohnschwerpunkte sind daher im Sinne des aus dem Zukunftsbild 2040 abgeleiteten Zielszenarios sowie einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu fördern.	Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden. Mit der Ausrichtung der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die übergeordneten Grünstrukturen werden wertvolle siedlungsnahe Erholungsflächen erhalten und können zukünftig weiterentwickelt werden.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.
Federführung	Weitere Beteiligte
Standortgemeinden (Nr. 1, 2, 3) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4)	Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) Regionale Wirtschaftsförderung Kanton (DIJ/AGR) Grundeigentümerschaft

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:
- BM.S-Ü.1
- BM.S-Ü.2
- Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
- Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2
- Massnahmenpakete BM.S-VW.1 und BM.S-VW.2
- Massnahmenpaket BM.S-VA.1
- Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2
- BM.S-Ü.4

Dokumente, Grundlagen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016
- Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019
- Richtplan 2030 Kanton Bern. Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
- Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
- Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
- Wohnumfeldqualität und -planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
- Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2028-2031; im B-Horizont: 2032-2035; im C-Horizont: ab 2036

- SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
- Quartierplanung – Chance für mehr Siedlungsqualität. Info ARP, Amt für Raumplanung Graubünden. 2002
- Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005
- Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
- Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
- Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
- Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein

Verkehrsintensive Vorhaben in der Agglomeration Bern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-VIV.1	0351.3.138	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S-6		S-VIV VIV-Standort geplant	

Karte: *Aktualisierte Karte folgt nach der Mitwirkung*

Beschreibung der Massnahme

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) nach Art. 91a ff BauV zählen zu den Anlagen nach Art. 8 Abs. 2 RPG mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt, die eine Grundlage in der Richtplanung benötigen. Gefordert ist eine koordinierte Anwendung des Umwelt- und Raumplanungsrechts mit dem Ziel, verkehrsreduzierte Siedlungsstrukturen zu erreichen. Der kantonale Richtplan unterscheidet im Massnahmenblatt B_01 zwischen ViV-Standorten von kantonaler und regionaler Bedeutung. Für die Festsetzung von regionalen Standorten sind die Regionalkonferenzen und Regionen zuständig.

Massnahmen und Vorgehen:

1. In der RGSK-Karte werden die regionalen Standorte bezeichnet und die kantonalen Standorte als Hinweis aus dem Massnahmenblatt B_01 des kantonalen Richtplans übernommen. Es sind folgende Fahrtenbegrenzungen zu berücksichtigen:
   – ViV mit mehr als 5’000 Fahrten DTV sind nur an kantonalen Standorten zulässig
   – ViV mit 2’000 bis 5’000 Fahrten DTV sind an kantonalen und regionalen Standorten zulässig.

Regionale ViV-Standorte mit bestehenden und geplanten ViV-Anlagen:

Nr.	ViV-Standort	Fahrten-obergrenze[1]	KS[2]	Hinweis: ViV-Anlage (bewilligte Fahrtenzahl)	Bemerkung
BM.S-VIV.1.1	Allmendingen	2’000	AL		Gartencenter (2’000)
BM.S-VIV.1.2	Belp, Schönenbrunnen	2’000	AL		Migros (2’000)
BM.S-VIV.1.3	Bern, ESP Wankdorf	4’500	FS	Wankdorf Center (4’200)	Wankdorf Center
BM.S-VIV.1.4	Köniz, Bläuacker	-	VO	-	bisher keine ViV Anlage
~~BM.S-VIV.1.5~~	~~Köniz, ESP Juch/Hallmatt~~	-	~~AL~~		~~bisher keine ViV Anlage, Fahrtenzahlen klären~~
BM.S-VIV.1.6	Konolfingen, Thunstrasse	2’000	AL		Migros (2’000)
BM.S-VIV.1.7	Muri, ESP Gümligenfeld	2’500	AL	Fachmarkt Implenia (2’500)	Media Markt/Lipo (2'000)
BM.S-VIV.1.8	Münsingen, Bahnhofplatz	-	AL		bisher keine ViV Anlage
BM.S-VIV.1.9	Stettlen, Bernapark	3’500	FS	Bernapark	Fahrtenaufkommen Nicht-Wohnunnutzung
BM.S-VIV.1.10	Worb, Areal Hofmatt	3’700	AL	Migros (3’700)	

Hinweis: Kantonale ViV-Standorte:

Nr.	ViV-Standort	Fahrten-obergrenze[1]	KS[2]	Bestehende ViV-Anlage (bewilligte Fahrtenzahl[3])
BM.S-VIV.1.5	Köniz, ESP Juch/Hallmatt	8’000	ZE	Gesamtfahrten (8'000)
BM.S-VIV.1.11	Bern, ESP Brünnen	10’150	FS	Westside (8’000)
BM.S-VIV.1.12	Moosseedorf, ESP Moosbühl	2’500	AL	OBI (2’500)
BM.S-VIV.1.13	Urtenen-Schönbühl, Sandstr.	6’000	AL	Coop (6’000)
BM.S-VIV.1.14	Urtenen-Schönbühl, Shoppyland	11’800	AL	Shoppyland (11’800)

[1] Die Fahrtenobergrenze gibt die für den ViV-Standort zulässigen Fahrten DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) MIV wieder und umfasst alle Fahrten aller Nutzungen innerhalb des ViV-Standorts ohne Wohnen.
[2] Koordinationsstand (KS): Vororientierung VO, Zwischenergebnis ZE, Festsetzung FS, Ausgangslage AL (Bestehende Standorte nach altem Recht. Änderungen dieser VIV lösen eine Überprüfung nach neuem Recht aus. Werden die bisherigen Festlegungen beibehalten, ist keine Anpassung erforderlich.)
[3] Die bewilligte Fahrtenzahl gibt die für die ViV-Anlage bewilligten Fahrten DTV wieder und umfasst alle ViV-Fahrten der ViV-Anlage.

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2028-2031; im B-Horizont: 2032-2035; im C-Horizont: ab 2036

2. Für die Beurteilung/Interessenabwägung bei der Festsetzung der VIV-Standorte gelten, ergänzend zu den Planungsgrundsätzen im kantonalen Richtplan, die folgenden Standortkriterien und Planungsgrundsätze.
   a) Standorte an Verkehrsknoten mit grossem Einzugsgebiet:
   - Sichtbarkeit von der Autobahn aus
   - Nähe Autobahnausfahrt
   - Potential für mindestens 5'000 m^2 Verkaufsfläche
   - Bevölkerungsnähe
   - Synergieeffekte
   - Schutz der Wohnquartiere
   - Qualität der ÖV- und Veloerschliessung

   b) Standorte in dicht besiedeltem, zusammenhängendem Siedlungsgebiet:
   - Lage im Siedlungszentrum
   - Qualität der Erschliessung durch den ÖV
   - Qualität der Erschliessung durch den Langsamverkehr (Fussgänger und Velo)

3. Das Monitoring und eine Aktualisierung erfolgt gestützt auf die kantonalen Vorgaben im Rahmen der regelmässsigen Überarbeitung der RGSK.

4. Für die eigentümerverbindliche Umsetzung auf der Ebene der Nutzungsplanung und Baubewilligung sind die Gemeinden verantwortlich.

5. Für bestehende Anlagen gilt vorbehältlich abweichender Bestimmungen des Bundesrechts die Besitzstandsgarantie im Sinne von Art. 3 BauG. Sie können weiterentwickelt werden, sofern die Vorgaben des vorliegenden Richtplans eingehalten sind. Nutzungspläne und Baubewillligungen, die sich auf das Fahrleistungsmodell nach Massnahmenplan Luftreinhaltung 2000–2015 stützen, bleiben bis zu ihrer Änderung gültig. Wesentliche Änderungen stützen sich auf das neue Recht.

6. Die Betreiber von ViV erfassen die effektiven Fahrten und teilen diese den Behörden mit.

7. Gestützt auf die kantonalen Vorgaben (MB. B_01) sind insbesondere die Standorte mit Bezeichnung Vororientierung zu überprüfen. Für die Überprüfung sowie für die Neuaufnahme von Standorten ist wie folgt vorzugehen:
   - Darstellen der Standortnachweise
   - Stufengerechte Klärung der erwarteten Umweltauswirkung Lärm/Lufthygiene
   - Nachweis der erforderlichen Strassenkapazitäten (Hauptverbindungsstrassen, Abnahme des Verkehrs auf dem übergeordneten kantonalen und nationalen Strassennetz)

Zweckmässigkeit	Nutzen
Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) werden an zentrale und optimal erschlossene Lagen gelenkt. Die regionalen ViV-Standorte werden im RGSK bezeichnet. Die Standorte liegen in der Regel in den urbanen Kerngebieten der Agglomeration gemäss kantonalem Raumkonzept sowie in den Zentren der 1. bis 3. Stufe. In den Zentren der 4. Stufe sind Erweiterungen bestehender Standorte möglich.	Durch die optimale Standortwahl von verkehrsintensiven Vorhaben kann das MIV-Aufkommen vermindert und somit die Lärm- und Umweltbelastung vermindert und die Umweltziele (Luft, Lärm) eingehalten werden.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.
Stand der Planung	Umsetzungsschritte
Daueraufgabe	Siehe «Massnahmen und Vorgehen»
Federführung	Weitere Beteiligte
Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 1 bis 3) Gemeinden (Nr. 4, 5, 7) Betreiber (Nr. 6)	Standortgemeinden Kanton (DIJ: AGR, BVD: TBA/AÖV, WEU: AWI und AUE)
Abstimmung Verkehr und Siedlung	
Die Abstimmung wird mit der Umsetzung der Massnahme sichergestellt.	

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2028-2031; im B-Horizont: 2032-2035; im C-Horizont: ab 2036

ÖV-Erschliessung	Nicht relevant.	Fläche (ha)	Nicht relevant.
ÖV-Güteklasse	Nicht relevant.	Einzonung (ha)	Nicht relevant.
		Fruchtfolgefläche (ha)	Nicht relevant.

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

Abhängigkeiten/Zielkonflikte zum Massnahmenblatt:

- BM.C.1

Dokumente, Grundlagen (wird nach Mitwirkung aktualisiert)

- Regionaler Richtplan 2030 (Zielsetzung B19, Massnahme B_01)
- Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015 / 2030
- Controllingbericht 2012 Verkehrsintensive Vorhaben ViV, RKBM

Verkehrsdrehscheiben der Region Bern-Mittelland

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.KM-Mu.01	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
BM.KM-Ü.1.1		–	

Kurzbeschrieb

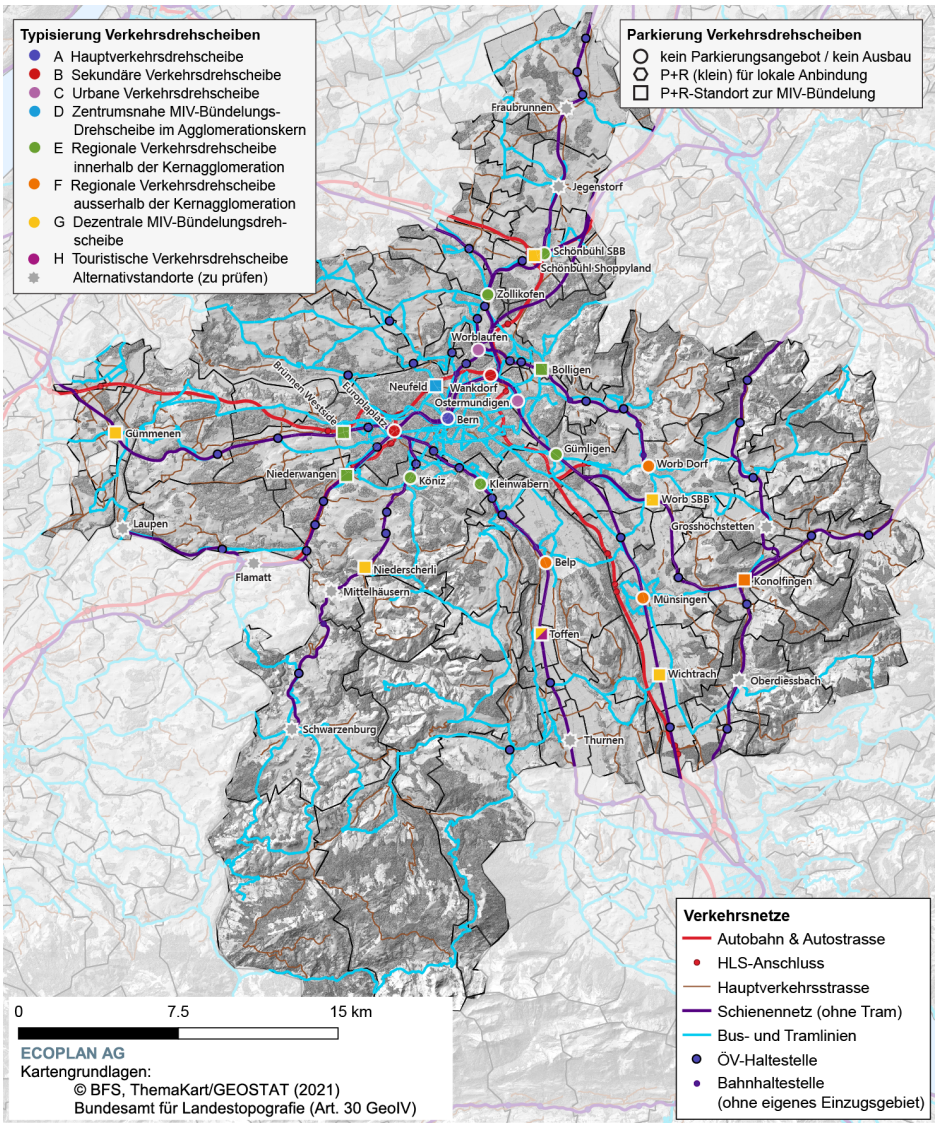
Als langfristige Vision strebt die Region Bern-Mittelland eine «effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität für alle» an. Bevölkerung und Wirtschaft sollen im gesamten Raum Bern-Mittelland langfristig über eine gute Erreichbarkeit verfügen. Hierzu ist ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereitzustellen, das hinsichtlich Auslastung, Kosten und Ressourcen-verbrauch (Energie, Land) wirtschaftlich und nachhaltig ist. Die digitale Vernetzung und der Ausbau von ÖV-Haltestellen zu Verkehrsdrehscheiben sollen den Gebrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel und das Teilen von Fahrzeugen vereinfachen und so bestmögliche Mobilitätsoptionen bieten. Erzielt werden soll eine Änderung des Verkehrsverhaltens mit einer Verlagerung des MIV zum ÖV und zum Velo. Grundlage für die anstehenden Massnahmen zur Förderung von Verkehrsdrehscheiben bildet die «Studie Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland», die durch die zuständige Kommission Verkehr am 19. Oktober 2023 verabschiedet wurde. Die Studie identifiziert potenzielle Standorte für Verkehrsdrehscheiben und zeigt auf, wie diese auf die künftigen Verkehrsströme auszurichten sind. Zudem legt sie fest, welchen Ausbau die Drehscheiben benötigen, um den Verkehr gemäss den raum- und verkehrsplanerischen Vorgaben abwickeln zu können. Den Kern der Studie bildet das Zielbild zu den Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland (vgl. Abb. auf der folgenden Seite).

Für die Implementierung des Zielbilds wird eine Umsetzungsstrategie entwickelt. Dabei geht es darum, aufzuzeigen, welche Massnahmen für welche Standorte prioritär anzugehen sind. Als Grundlage wird hierzu für jeden VDS-Standort im Zielbild ein Steckbrief erstellt. Davon ausgehend wird für jeden Korridor die Dringlichkeit einzelner Massnahmen diskutiert. Insgesamt zeigt sich folgender prioritärer Massnahmenbedarf differenziert nach VDS-Typen:

- Im Zielbild sind mit dem Bahnhof Bern eine Hauptverkehrsdrehscheibe (Typ A) und mit Wankdorf und Europaplatz zwei sekundäre VDS (Typ B) enthalten. Alle drei Standorte sind von grosser Bedeutung, um die von aussen stammenden Verkehrsströme aufzunehmen und mit einem bestmöglichen multimodalen Angebot an ihre Zielorte weiterzuführen. Alle drei Standorte weisen einen prioritären Massnahmenbedarf auf.
- Bei den urbanen VDS (Typ C) liegt der prioritäre Massnahmenbedarf am Standort Ostermundigen. Beim Standort Gümligen ist vordringlich die VDS-Anforderung mit dem laufenden Masterplan-Verfahren abzustimmen. Am Standort Worblaufen ist die räumliche Aufwertung der VDS von hoher Priorität.
- Das Zielbild enthält mit dem P+R Neufeld eine zentrumsnahe MIV-Bündelungsdrehscheibe (Typ D). Für den Standort Neufeld sind verkehrlich prioritäre Massnahmen zur besseren Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel identifiziert worden.
- Bei den Regionalen VDS in der Kernagglomeration (Typ E) besteht ein prioritärer Massnahmenbedarf bei den drei nahe beieinander liegenden Standorten Schönbühl. Für diese Standorte sind Eignung und mögliche Ausgestaltung einer auf die Standorte abgestimmten VDS zu klären. Bei ungenügender Eignung ist in zweiter Priorität der Standort Jegenstorf wieder in das Zielbild aufzunehmen. Für den Standort Bolligen besteht eine hohe Priorität aus räumlicher Sicht: Es ist zu klären, ob und wie eine VDS Bolligen in eine räumliche Gesamtplanung eingebettet werden kann inkl. Sicherstellung einer guten verkehrlichen Zugänglichkeit. Für den Standort Brünnen geklärt werden, ob das bestehende Parkhaus zu bestimmten Zeiten auch als P+R-Angebot genutzt werden könnte.
- Bei den regionalen VDS ausserhalb der Kernagglomeration (Typ F) weist Münsingen einen Massnahmenbedarf mit höchster Priorität auf, dies auch wegen der Abhängigkeit zur Realisierung des S-Bahn-Viertelstundentakts im Rahmen des Ausbauschritts 2025. In Münsingen sollte insbesondere die Attraktivität für das Velo und die Mikromobilität erhöht werden. Für Konolfingen sind mit hoher Priorität die verkehrlichen Angebote insbesondere hinsichtlich einer attraktiven Verknüpfung von Bahnangeboten mit anderen Verkehrsmitteln auszubauen. Gleichzeitig sind Möglichkeiten für eine Aufwertung des öffentlichen Raums und des Bahnhofumfelds abzuklären. Am Standort Belp ist insbesondere aus räumlicher Sicht die Entwicklung im Umfeld der VDS abgestimmt auf das Dorfzentrum vertieft zu untersuchen.

Baustart der Massnahmen im A-Horizont: 2028-2031; im B-Horizont: 2032-2035; im C-Horizont: ab 2036

- Bei den dezentralen MIV-Bündelungs-VDS (Typ G) ist mit hoher Priorität die Standortfrage im Korridor Südwest zu klären. Aufgrund der ÖV-Anbindung stünde Niederscherli an erster Stelle. Es gibt aber Zweifel, ob sich Niederscherli aufgrund der lokalen räumlichen Bedingungen als VDS-Standort eignet. In die Analyse sind deshalb ebenfalls die Standorte Mittelhäusern und Schwarzenburg einzubeziehen. Für den Standort Toffen sollen mit hoher Priorität verkehrliche Massnahmen erarbeitet und anschliessend umgesetzt werden. Dabei ist Toffen sowohl als VDS Typ G als auch als VDS Typ H (Tourismus- und Freizeit-VDS) auszugestalten. Neben der Realisierung eines P+R-Angebots sind auch Möglichkeiten für eine deutlich bessere ÖV-Anbindung des Gurnigel- / Gantrischgebiets vom Standort Toffen aus zu prüfen. Dazu könnte auch ein Pilotprojekt zu einem On-Demand-Angebot gehören.



Die Abbildung zeigt das Zielbild zu den Verkehrdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland. Insgesamt sind darin 23 VDS enthalten, die sich auf die einzelnen Korridore verteilen und einer Kombination von unterschiedlichen VDS-Typen entsprechen. Ergänzend sind neun Alternativ-standorte ausgewiesen, die entweder im Sinne einer Rückfallebene (wenn sich andere Standorte als ungeeignet erweisen sollten) oder unter Einbezug von überregionalen Verkehrsströmen ins Zielbild aufgenommen werden könnten.

Zentrumsnah liegen mehrheitlich ÖV-ÖV-Drehscheiben (urbane VDS und regionale VDS in der Kernagglomeration, diese wo sinnvoll mit P+R). Die regionalen VDS ausserhalb der Kernagglo-meration liegen ausschliesslich im östlichen, südlichen und südwestlichen Teil der Region. Dies ergibt sich, da es im Nordwesten ausserhalb der Kernagglomeration keine regionalen Zentren gibt. In eher peripherer Lage zur Kernagglomeration liegt ein Ring von dezentralen MIV-Bündelungs-VDS (Typ G). Diese verlagern Verkehr aus mit dem ÖV weniger gut erschliessbaren Gebieten möglichst quellennah

an diesen VDS auf den ÖV. Da im Norden keine wirksame VDS möglich ist, ist hier die zentrumsnahe MIV-Bündelungs-VDS Neufeld zweckmässig. Das Zielbild zeigt schliesslich auch, welche VDS mit einem grösseren oder kleineren P+R-Angebot auszugestalten sind. Nachfolgend sind die Verkehrsdrehscheiben (ohne alternative Standorte) aufgeführt:

Hauptverkehrsdrehscheibe (Typ A):
- Bahnhof Bern: BM.KM-Mu.01.05

Sekundäre Verkehrsdrehscheiben (Typ B):
- Wankdorf BM.KM-Mu.01.04
- Europaplatz: BM.KM-Mu.01.06

Urbane Verkehrsdrehscheibe (Typ C):
- Gümligen: BM.KM-Mu.01.17
- Liebefeld: BM.KM-Mu.01.03 (nicht in Zielbild der VDS-Studie, aber ausgewiesener Bedarf)
- Ostermundigen BM.KM-Mu.01.11
- Worblaufen: BM.KM-Mu.01.14

Zentrumsnahe MIV-Bündelungs-Verkehrsdrehscheibe in der Kernagglomeration(Typ D):
- Neufeld (P+R) BM.KM-Mu.01.08

Regionale Verkehrsdrehscheibe in der Kernagglomeration (Typ E):
- Brünnen Westside: BM.KM-Mu.01.07
- Bolligen: BM.KM-Mu.01.12
- Kleinwabern: BM.KM-Mu.01.15
- Köniz (Bahnhof): BM.KM-Mu.01.22
- Niederwangen: BM.KM-Mu.01.02
- Schönbühl SBB / RBS / Shoppyland (Verknüpfung aller Punkte) BM.KM-Mu.01.09
- Zollikofen: BM.KM-Mu.01.10

Regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration (Typ F):
- Belp: BM.KM-Mu.01.01
- Konolfingen: BM.KM-Mu.01.20
- Münsingen: BM.KM-Mu.01.21
- Worb Dorf: BM.KM-Mu.01.13

Dezentrale MIV-Bündelungs-Verkehrsdrehscheibe (Typ G):
- Gümmenen: BM.KM-Mu.01.24
- Niederscherli: BM.KM-Mu.01.23
- Toffen: BM.KM-Mu.01.16
- Wichtrach: BM.KM-Mu.01.18
- Worb SBB: BM.KM-Mu.01.19

Ausserkantonale Verkehrsdrehscheiben:
- Flamatt: FR.KM-Mu.01.01
- Wünnewil: FR.KM-Mu.01.02

Planungsstand Grundlagenstudie liegt vor.	Bau- und Finanzierungsreife In einem nächsten Schritt geht darum, den als prioritär identifizierten und Handlungs- und Massnahmenbedarf mit konkreten Massnahmen anzugehen und so die Drehscheibenfunktion einzelner Standorte gezielt zu stärken.
Baubeginn 01.01.2028	Inbetriebnahme ab 01.01.2030
Federführung RKBM	Weitere Beteiligte TBA-OIK; ASTRA; AÖV; AGR; ARE; BAV; BFE; Gemeinden; Bernmobil; SBB; Postauto; RBS; BLS
Koordinationsstand Vororientierung	Antrag Aufnahme/Änderung kantonale Planung –
Kosten (Mio. CHF) noch offen	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz

Region Bern-Mittelland, Studie Mobilitätsmanagement in der Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.NM-Ü.04.02	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
BM.NM-Ü.1.1		–	

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Das Zukunftsbild und die Teilstrategien sehen das Verkehrsmanagement (VM) als zentrales Element vor, um einen siedlungsverträglichen und flüssigen Verkehr in der Agglomeration Bern erzielen zu können. Von wachsender Bedeutung sind auch Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements (MM). Diese wirken auf der nicht-infrastrukturellen Ebene, um das Verkehrsaufkommen zu steuern. Dabei sind sowohl Anreize (Homeoffice, Förderung des Umstiegs auf ÖV und FVV, Aktionen wie Bike-to-Work, neue Mobilitätsdienstleistungen wie Car- und Bikesharing, Mobility Pricing etc.) als auch Einschränkungen (Parkplatzbewirtschaftung, Parkraummanagement, Parkplatzreglemente etc.) in Betracht zu ziehen, die Einflüsse auf die Verkehrsteilnahme, Verkehrsmittelwahl oder zeitliche Verschiebungen auf verkehrsärmere Zeiten haben können. Der Umstieg vom MIV zu den flächeneffizienten Verkehrsarten ist mit eine Voraussetzung, damit die Siedlungen auch in stark verkehrsbelasteten Gebieten weiter verdichtet werden können.

Mobilitätsmanagement: Mittels Kommunikation, Information, Koordination und Organisation wird beim Verhalten der Verkehrsteilnehmenden angesetzt, um eine Bewusstseinsbildung für den wesensgerechten, flächeneffizienten und klimaverträglichen Einsatz der unterschiedlichen Verkehrsmittel erlangen zu können.

Mobilitätsmanagement beschreibt die zielorientierte Beeinflussung des individuellen Mobilitätsverhaltens durch die Anwendung von Push- und Pull-Massnahmen mit dem Ziel, die Wahrnehmung und Bewertung der Verkehrsmöglichkeiten von Individuen oder Zielgruppen zu verändern. Diese Massnahmen basieren vor allem auf Information, Kommunikation, Organisation und Koordination. Das Hauptziel von Mobilitätsmanagement ist die Reduktion von Verkehrs- und Umweltbelastungen ohne Einschränkung bestehender Mobilitätsbedürfnisse durch effiziente Nutzung bestehender Verkehrssysteme. Die RKBM hat zusammen mit der ZHAW (Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften) mittels einer Klasse Verkehrsstudenten eine Semesterarbeit zum Thema Mobilitätsmanagement durchgeführt. Dabei sind 99 mögliche Massnahmen ermittelt worden, welche auf die räumlichen und verkehrlichen Bedürfnisse der Region Bern-Mittelland passen.
Ziel ist, dass die Gemeinden innerhalb der Sektoren, mit Unterstützung der RKBM, sich aus diesen 99 Massnahmen ein Paket mit Mobilitätsmanagementmassnahmen schnüren und gemeinsam ein Controlling aufbauen, um ihrem Massnahmenpaket zum Erfolg zu verhelfen.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Studie nachzuweisen.

Zweckmässigkeit	Nutzen

Gesamtkosten (Mio. CHF)

0.3

Finanzierungsschlüssel

Massnahmen werden nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) mitfinanziert.
Finanzierung erfolgt durch den Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

–

Region Bern-Mittelland, Studie Parkplatzbewirtschaftung in der Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.KM-Ü.04.04	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
BM.KM-Ü.1.3		–	

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur, Planung des Verkehrsangebotes der Region Bern für die nächsten Jahre und Bewältigung des prognostizierten Mobilitätswachstums – vor allem im öffentlichen Verkehr – ist die Bearbeitung von massgebenden Studien und Konzepte vorgesehen. Daraus resultierende Ergebnisse können die Grundlage bilden für u. a. die nächsten regionalen Angebotskonzepte im öffentlichen Verkehr sowie im Infrastrukturbereich für Massnahmen der nächsten Generationen der Agglomerationsprogramme.
Wie die Parkierung geregelt ist, stellt einen wichtigen Faktor dar, wenn es um die Erreichbarkeit der Gemeinde geht. Die Parkplatzsituation z. B. in den Ortszentren, an den Bahnhöfen oder auch an den Freizeit- und grösseren Einkaufsstandorten prägt massgeblich die Standortattraktivität für Bewohnende, Gewerbe und Kunden/Besuchende.
In den geplanten Studien liegt der Fokus auf der Bildung einer flächendeckenden Strategie zur Parkplatzbewirtschaftung an Standorten, welche eine regional wichtige Funktion einnehmen.

Die Parkraumbewirtschaftung ist unter den Verkehrsdrehscheiben zu koordinieren. Bei angepasster Bewirtschaftung sind auch die Parkgebühren der weiteren Parkplätze in Fusswegdistanz anzupassen.

Die Parkplatzbewirtschaftung ist dem Grundsatz verpflichtet, das knappe Gut Parkplätze ökonomisch möglichst sinnvoll zu nutzen. Je höher die Attraktivität und damit die Nachfrage nach einem Parkplatz ist, desto höher sollte der Preis für diesen Parkplatz sein. In der Region, insbesondere in der Stadt Bern, besteht seit einiger Zeit eine unterschiedliche Parkplatzpolitik. Es braucht ein regionales Konzept, welches durch alle Gemeinden der Region Bern-Mittelland getragen wird.

Ziele:
- Aktualisierung der 2011 erfassten Daten in der Region Bern-Mittelland
- Strategieentwicklung zur Harmonisierung der kommunalen Planungen in der Region
- Sicherstellen der gesamtkantonalen Koordination, besonders hinsichtlich Parkgebühren (BECO)

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Studie nachzuweisen.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere von Parkmöglichkeiten als integralen Bestandteil zur Unterstützung der Gesamtfunktionalität eines leistungsfähigen Verkehrssystems, ist die Bearbeitung von massgebenden Studien und Konzepten vorgesehen. Daraus resultierende Ergebnisse können die Grundlage bilden für Massnahmen der nächsten Generationen der Agglomerationsprogramme. Das Zukunftsbild und die hinterlegten Teilstrategien sehen die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel als wichtigen Bestandteil der Mobilität 2040. Die Parkplatzsituation prägt die Attraktivität sowie die Erreichbarkeit eines Standorts. Entsprechend ist es von zentraler Bedeutung, dass regional wichtige Standorte über eine koordinierte, flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung verfügen. Ein in den Gemeinden der Region Bern-Mittelland abgestimmtes Konzept zur Parkplatzbewirtschaftung ist folglich unerlässlich.	Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Um das Potenzial der unterschiedlichen bestehenden Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote erschliessen und nutzen zu können, ist deren Verknüpfung infrastrukturell weiter zu verbessern, um den Wechsel zu vereinfachen. Die Studie strebt eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystem an, indem der knappe Parkraum ökonomisch sinnvoll genutzt und gleichzeitig das Verkehrsaufkommen vermindert wird. Die Parkplatzbewirtschaftung ist dem Grundsatz verpflichtet, die begrenzten Parkflächen ökonomisch möglichst sinnvoll zu nutzen. Je höher die Attraktivität und damit die Nachfrage nach einem Parkplatz ist, desto höher sollte der Preis für diesen Parkplatz sein. In der Region, insbesondere in der Stadt Bern, besteht seit einiger Zeit eine differenzierte Parkplatzpolitik. Im Rahmen der Mobilitätsstrategie soll diese Politik gezielt weiterentwickelt werden.

Gesamtkosten (Mio. CHF)

0.3

Finanzierungsschlüssel

Massnahmen werden nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) mitfinanziert.
Finanzierung erfolgt durch den Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Umweltverträglichkeit

–

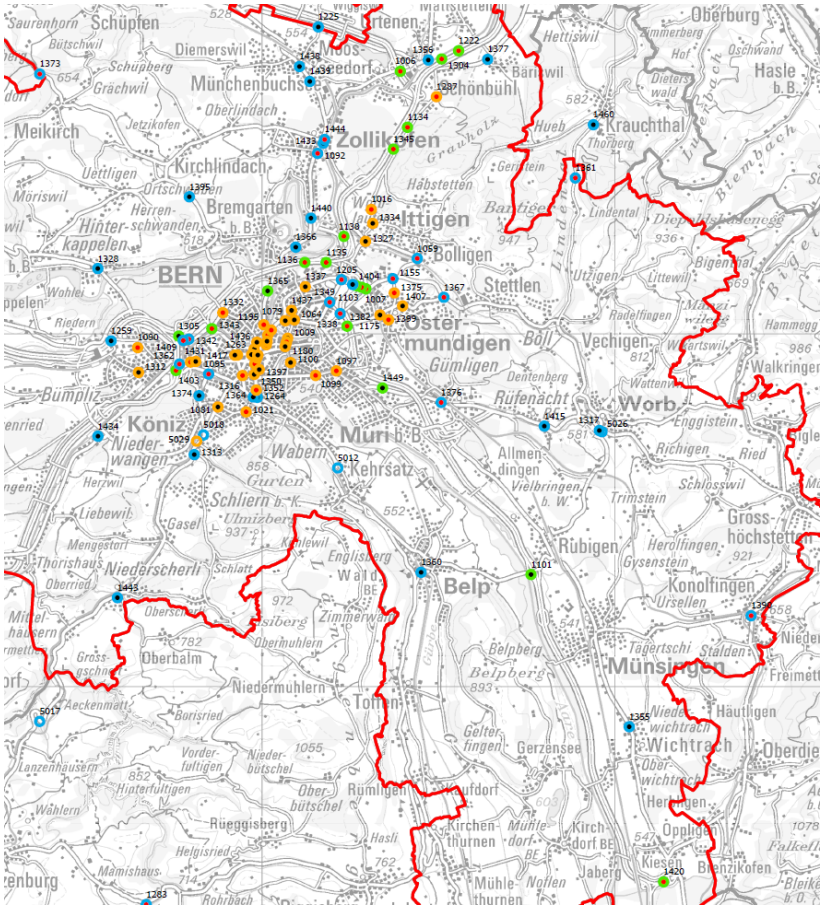
Quantitative Angaben, Dokumente

–

Region Bern-Mittelland, Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
~~BM.MIV-Ü.2~~ BM.MIV-Ü.04.02	0351.3.031	–	Eigene Leistung (Daueraufgabe)
Frühere Nr.	**Ersetzt Massnahme**	**Kategorie**	
MIV-S-2	–	–	

Karte



Bund	Kanton	Gde.	
●	●	●	Unfallschwerpunkt mit Priorität
●	●	●	Unfallschwerpunkt ohne Priorität
○	○	○	Unfallhäufungsstelle

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Durch die Suche und systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten (USP) und Unfallhäufungsstellen (UHS) wird die Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen lokal verbessert.

Die Massnahmen sind periodisch zu überprüfen und es sind Handlungsanweisungen zu formulieren.

Definition eines Unfallschwerpunkts (USP)
Gemäss VSS SN 641 724 «Strassenverkehrssicherheit – Unfallschwerpunkt-Management» ist ein Unfallschwerpunkt eine Stelle im Strassennetz, an der die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, nach Unfallschwerekategorie gewichtet (Berechnungswert), in einem bestimmten Perimeter und innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert erreicht oder überschreitet. Die Unfallschwerekategorie beschreibt die jeweils schwerste Folge eines Unfalls und wird folgendermassen gewichtet:
Unfall mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person ($U_{(G+SV)}$) = Gewicht 2
Unfall mit mindestens einer leichtverletzten Person ($U_{(LV)}$) = Gewicht 1

Die Perimeter und Grenzwerte sind wie folgt festgesetzt:

Strassentyp und Ortslage	Suchperimeter[1]	Berechnungswert	Grenzwert (3 Jahre)
Autobahn und -strasse	125 m	2 x $U_{(G+SV)}$ + 1 x $U_{(LV)}$	>=8
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen ausserorts	75 m	2 x $U_{(G+SV)}$ + 1 x $U_{(LV)}$	>=5
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen innerorts	25 m	2 x $U_{(G+SV)}$ + 1 x $U_{(LV)}$	>=5

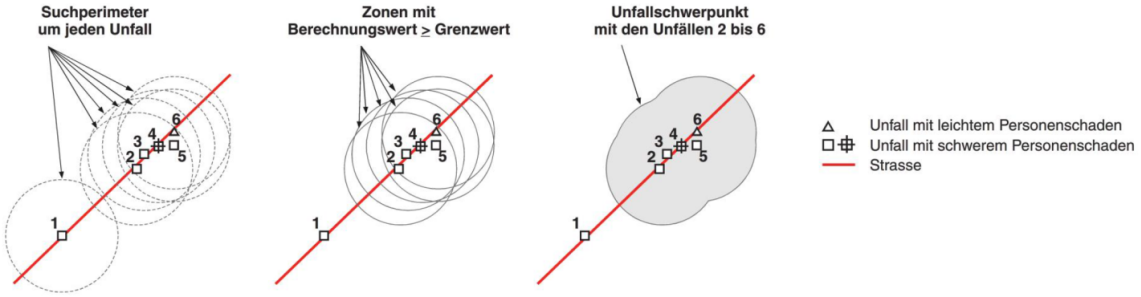


Abbildung: Abgrenzung eines Unfallschwerpunkts (Quelle: VSS SNR 641 724)

Definition einer Unfallhäufungsstelle (UHS)
Eine UHS ist wie ein Unfallschwerpunkt (USP) eine Unfallstelle, bei der sich die Unfälle – wie es der Name impliziert – häufen, bei welchen aber weniger strenge Kriterien erfüllt sein müssen. Unter anderem werden auch Sachschadenunfälle mitberücksichtigt. Der Begriff UHS wird nicht in der VSS SN 641 724 verdeutlicht, die Suche, Analyse, Sanierung und Kontrolle sind aber stark an die Norm angelehnt. Einzig die Grenzwerte und die berücksichtigte Unfallschwerekategorien werden anders definiert.
Die Unfallschwerekategorie beschreibt die jeweils schwerste Folge eines Unfalls und wird folgendermassen gewichtet:
- Unfall mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person (U(G+SV)) = Gewicht 4
- Unfall mit mindestens einer leichtverletzten Person (U(LV)) = Gewicht 2
- Unfall mit ausschliesslich Sachschaden (U(SS)) = Gewicht 1

Wenn der Grenzwert 10 erreicht wird, gilt die Stelle als Unfallhäufungsstelle. Wenn die gleiche Stelle auch den Grenzwert des USP erreicht, ist die Stelle ein USP und wird nicht als UHS ausgewiesen.

Vorgehen

Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen ohne Berührungspunkte mit anderen Massnahmen werden mittels dem Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management (BSM) saniert (Quelle VSS SN 641 724):

- Suche: Grundgedanke des BSM ist die begründete Annahme, dass durch das Beheben der lokalen Sicherheitsdefizite in der Strasseninfrastruktur (Sanierung eines Unfallschwerpunkts oder einer Unfallhäufungsstelle) das Auftreten zukünftiger Unfälle und/oder die Schwere dieser Unfälle reduziert werden kann. Dafür werden Stellen im Strassennetz identifiziert, welche wiederholt Häufungen von Unfällen aufweisen. Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen werden anhand von Grenzwerten bestimmt. Die detaillierte Bearbeitung aller identifizierten Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen ist aus Budget- und Zeitgründen häufig nicht realistisch. Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen werden deshalb entsprechend einer Prioritätenreihung abgearbeitet.
- Analyse: Zu bearbeitende Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen werden bezüglich sicherheitskritischer Umstände im Detail analysiert. Mit der Analyse des Unfallgeschehens und der Analyse der Situation werden diejenigen Infrastrukturdefizite identifiziert, welche massgeblich zum Entstehen und/oder den schweren Folgen der Unfälle beigetragen haben.
- Sanierung: Aus der Analyse und der Gegenüberstellung mit den Normen können potenzielle Massnahmen verkehrstechnischer oder baulicher Art abgeleitet werden. Daraus wird ein Sanierungskonzept erstellt und umgesetzt.
- Kontrolle: Das BSM wird durch eine Umsetzungs- sowie einer Wirkungskontrolle der Massnahmen vervollständigt, um eine zeitnahe Sanierung der Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen sowie eine Qualitätskontrolle bei allen Arbeitsschritten zu gewährleisten.

Fällt ein Unfallschwerpunkt oder eine Unfallhäufungsstelle auf einen Strassenabschnitt, auf welchem bereits eine anderweitige Massnahme (Strassenprojekt wie Sanierung, Umgestaltung etc.) geplant ist, so ist der Unfallschwerpunkt oder die Unfallhäufungsstelle im Rahmen der Umsetzung dieser Massnahme zu sanieren. Auf diese Massnahme kann anstelle der Meilensteine direkt in der Tabelle unten hingewiesen werden.

Stand USP/UHS:	Berücksichtigt ist das Unfallgeschehen bis und mit des Jahres 2022.
Region:	BM = Bern-Mittelland

[1] Der Suchperimeter entspricht einem Kreisradius um einen einzelnen Unfall.

Agglomeration: Be = Bern; üG = übriges Gebiet

Zuständig für die Analyse und Sanierung ist der Strasseneigentümer:
B = Bund (ASTRA); K = Kanton (zuständiger TBA-OIK), G = Gemeinde

Meilensteine (Status)
Die VSS SN 641 724 versteht das BSM als Management-Instrument, das einen Unfallschwerpunkt von seiner Identifizierung bis zur erwiesenen erfolgreichen Sanierung begleitet. Dementsprechend ist der Fortschritt der Sanierung eines Unfallschwerpunkts (USP) von zentraler Bedeutung und wird durch folgende Meilensteine beschrieben. Die UHS werden analog behandelt.

Meilenstein	Beschreibung / Bedeutung
Identifiziert	Der USP oder die UHS wurde durch die Unfallschwerpunktsuche gefunden und mittels Überprüfung als Unfallschwerpunkt oder Unfallhäufungsstelle bestätigt.
Analysiert	Das Unfallgeschehen und die Situation am USP/UHS wurden analysiert und massgebende Infrastrukturdefizite sind identifiziert.
Massnahmenvorschlag	Mögliche Massnahmen zur Behebung oder Verbesserung der massgebenden Infrastrukturdefizite des USP/UHS sind ausgearbeitet.
Projektierung	Die Projektierung zur Umsetzung ausgewählter Massnahmen ist abgeschlossen.
Ausführung	Das Projekt ist ausgeführt.
In Wirkungskontrolle	Jährlich bis zum dritten Jahr nach der Massnahmenausführung findet eine Wirkungskontrolle durch Auswertung der Unfallzahlen statt.
Erfolgreich saniert	Erfolgreich sanierte USP/UHS werden aus dem BSM entlassen. Fällt die Wirkungskontrolle negativ aus, werden die betroffenen USP/UHS einer Nachsanierung unterzogen.

Stand Meilensteine

ID	Typ	Bezeichnung / Lokalität	Region	Agglomeration	Gemeinde	Zuständig / Eigentümer	Berechnungswert	Anz. Grenzwertüberschreitungen	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts						
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
1006	USP	Schönbühl, Autobahnausfahrt Richtung Biel, Bernstrasse	BM	Be	Moosseedorf	B	7	5	Ja	X	X	X	X			
1007	USP	Bern, Bolligenstrassen - Schermenweg	BM	Be	Bern	B	5	5	Ja	Umbau Anschluss Wankdorf (BUGAW)						
1101	USP	Rubigen, Autobahnausfahrt West-Knoten	BM	Be	Rubigen	B	2	2	Nein	X	X	X	X	X	X	
1103	USP	Bern, Autobahnausfahrt Bern-Wankdorf - Schermenweg Ost	BM	Be	Bern	B	11	5	Ja	X	X	X	X			
1134	USP	Moosseedorf, Autobahn A1 Grauholz - Schönbühl	BM	Be	Moosseedorf	B	3	4	Ja	X	X	X	X	X		
1135	USP	Bern, Autobahn A1 Wankdorf	BM	Be	Bern	B	2	4	Ja	X						
1136	USP	Bern, Autobahn A1 Wylerholz	BM	Be	Bern	B	16	5	Ja	X	X	X				
1138	USP	Ittigen, Autobahn A1 Wankdorf - Grauholz	BM	Be	Ittigen	B	9	4	Ja	X						
1222	USP	Mattstetten, Autobahn A1 Schürguet	BM	Be	Mattstetten	B	24	5	Ja	X	X	X	X			
1304	USP	Urtenen-Schönbühl, Autobahn A1 Dorniacher	BM	Be	Urtenen-Schönbühl	B	5	4	Ja	X	X	X	X			
1305	USP	Bern, Weyermansshaus Autobahn A12 Rampe auf A1	BM	Be	Bern	B	3	1	Nein	X						
1343	USP	Bern, Murtenstrasse - Bremgartenstrasse (Forsthaus)	BM	Be	Bern	B	6	5	Ja	X	X	X	X	X	X	
1345	USP	Bolligen, A1 Wildüberführung Grauholz	BM	Be	Bolligen	B	0	3	Ja	X	X	X	X	X		
1365	USP	Bern, Tiefenaustrasse - Neufeldtunnel	BM	Be	Bern	B	2	1	Nein	X						
1382	USP	Bern, Autobahn A6 Schosshalde	BM	Be	Bern	B	15	5	Ja	X						
1403	USP	Bern, Autobahnanschluss Bern-Bümpliz	BM	Be	Bern	B	1	3	Ja	X						

Baustart der Massnahmen im A-Horizont: 2028-2031; im B-Horizont: 2032-2035; im C-Horizont: ab 2036

1404	USP	Bern, Autobahnausfahrt Bern-Wankdorf - Schermenweg West	BM	Be	Bern	B	6	4	Ja	X						
1420	USP	Kiesen, Walleried	BM	Be	Kiesen	B	11	3	Ja	X						
1449	USP	Bern, Autobahn A6 Egghölzli	BM	Be	Bern	B	8	1	Nein	X						
5012	UHS		BM	Be	Kehrsatz	K			Nein							
5026	UHS		BM	Be	Worb	K			Nein							
5018	UHS		BM	Be	Köniz	K			Nein							
1059	USP	Bolligen, Bolligenstrasse - Worblentalsstrasse	BM	Be	Bolligen	K	3	3	Ja	X	X	X				
1092	USP	Zollikofen, Bernstrasse - Schulhausstrasse - Kreuzstrasse	BM	Be	Zollikofen	K	8	5	Ja	X	X	X	X			
1095	USP	Bern, Weissensteinstrasse - Könizstrasse	BM	Be	Bern	K	5	4	Ja	X	X	X				
1155	USP	Ostermundigen, Kreisel Kreuzweg	BM	Be	Ostermundigen	K	6	5	Ja	X	X	X	X	X		
1205	USP	Bern, Wankdorfplatz	BM	Be	Bern	K	20	5	Ja	X	X	X	X	X	X	
1225	USP	Münchenbuchsee, Lyssstrasse - Mühlestrasse	BM	Be	Münchenbuchsee	K	4	1	Nein	X	X					
1259	USP	Bern, Neue Murtenstrasse - Riedbachstrasse	BM	Be	Bern	K	4	2	Nein	X	X	X				
1264	USP	Bern, Seftigenstrasse - Monbijoustrasse	BM	Be	Bern	K	4	2	Nein	X	X	X				
1313	USP	Köniz, Schloss-Kreisel	BM	Be	Köniz	K	0	2	Nein	X						
1317	USP	Worb, Käsereikreisel	BM	Be	Worb	K	1	1	Nein	X	X	X	X	X	X	
1328	USP	Wohlen, Kreisel Bernstrasse - Dorfstrasse - Hofenstrasse	BM	Be	Wohlen bei Bern	K	2	2	Nein	X						
1329	USP	Bern, Schermenweg Ausfahrt Werkhof	BM	Be	Bern	K	5	1	Nein	Umgestaltung Anschluss Wankdorf						
1338	USP	Bern, Mingerkreisel	BM	Be	Bern	K	5	4	Ja	X	X	X	X	X	X	
1342	USP	Bern, Murtenstrasse - Steigerhubelstrasse	BM	Be	Bern	K	9	4	Ja	X						
1349	USP	Bern, Guisanplatz	BM	Be	Bern	K	2	3	Ja	X						
1355	USP	Wichtrach, Bernstrasse - Chäsereiweg - Lochweg	BM	Be	Wichtrach	K	0	2	Nein	X	X	X	X	X	X	
1356	USP	Urtenen-Schönbühl, Lyssstrasse - Solothurnstrasse	BM	Be	Urtenen-Schönbühl	K	0	2	Nein	X	X					
1360	USP	Belp, Bahnhofstrasse - Belpberstrasse	BM	Be	Belp	K	1	1	Nein	X						
1361	USP	Vechigen, Lindental Längmatt	BM	Be	Vechigen	K	1	3	Ja	X						
1362	USP	Bern, Freiburgstrasse - Turnierstrasse	BM	Be	Bern	K	5	5	Ja	X						
1364	USP	Bern, Seftigenstrasse - Morillonstrasse	BM	Be	Bern	K	3	2	Nein	X						
1366	USP	Bern, Tiefenaustrasse - Kastellweg - Thromannmätteliweg	BM	Be	Bern	K	1	1	Nein	X						
1367	USP	Ostermundigen, Bernstrasse - Umfahrungsstrasse	BM	Be	Ostermundigen	K	4	3	Ja	X	X	X	X			
1374	USP	Köniz, Könizstrasse - Turnierstrasse	BM	Be	Köniz	K	0	2	Nein	X						
1376	USP	Muri bei Bern, Worbstrasse - Moosstrasse	BM	Be	Muri bei Bern	K	3	3	Ja	X						
1377	USP	Bäriswil, Bernstrasse - Dorfstrasse	BM	Be	Bäriswil	K	2	2	Nein	X	X					
1390	USP	Konolfingen, Kreisel Bernstrasse - Thunstrasse	BM	Be	Konolfingen	K	2	3	Ja	X						
1395	USP	Ausserortschwaben, Kreisel Ästu	BM	Be	Meikirch	K	1	2	Nein	X						
1409	USP	Bern, Murtenstrasse Hst. Weyermannshaus	BM	Be	Bern	K	5	3	Ja	X						
1415	USP	Rüfenacht, Langenloh	BM	Be	Worb	K	3	2	Nein	X	X	X	X	X	X	
1433	USP	Zollikofen, Bernstrasse - Kirchlindachstrasse	BM	Be	Zollikofen	K	6	2	Nein	X						
1434	USP	Niederwangen b. Bern, Freiburgstrasse - Schwendistutz	BM	Be	Köniz	K	4	1	Nein	X						
1438	USP	Münchenbuchsee, Bernstrasse - Kipfgasse - Talstrasse	BM	Be	Münchenbuchsee	K	3	1	Nein	X						

1439	USP	Münchenbuchsee, Bernstrasse - Hofwilweg - Unterfeldweg	BM	Be	Münchenbuchsee	K	5	2	Nein	X						
1440	USP	Worblaufen, Tiefenaustrasse - Worblaufenstrasse	BM	Be	Ittigen	K	5	2	Nein	X						
1443	USP	Niederscherli, Schwarzenburgstrasse - Oberbalmstrasse	BM	Be	Köniz	K	6	2	Nein	X						
1444	USP	Zollikofen, Bernstrasse Bahnhof	BM	Be	Münchenbuchsee	K	2	3	Ja	X						
5029	UHS		BM	Be	Köniz	G			Nein							
1009	USP	Bern, Kornhausbrücke	BM	Be	Bern	G	3	1	Nein	X						
1016	USP	Ittigen, Grauholzstrasse - Längfeldstrasse	BM	Be	Ittigen	G	2	4	Ja	X						
1019	USP	Bern, Bollwerk - Speichergasse	BM	Be	Bern	G	10	5	Ja	Zukunft Bahnhof Bern, Baustein 3b (351.3.159)						
1021	USP	Köniz, Kirchstrasse - Morillonstrasse	BM	Be	Köniz	G	5	3	Ja	BM.LV-Ü.16						
1064	USP	Bern, Viktoriaplatz	BM	Be	Bern	G	6	1	Nein	X	X	X	X	X	X	X
1079	USP	Bern, Viktoriarain - Wyttenbachstrasse	BM	Be	Bern	G	5	2	Nein	X	X	X				
1080	USP	Bern, Bahnhofplatz	BM	Be	Bern	G	1	3	Ja	X						
1081	USP	Köniz, Schwarzenburgstrasse - Waldeggstrasse - Hessstrasse	BM	Be	Köniz	G	7	1	Nein	X						
1087	USP	Bern, Bollwerk - Lorrainebrücke - Hodlerstrasse - Schützenmattstrasse	BM	Be	Bern	G	4	4	Ja	Zukunft Bahnhof Bern, Baustein 3b (351.3.159)						
1090	USP	Bern, Fellerstrasse - Waldmannstrasse	BM	Be	Bern	G	3	4	Ja	X	X	X				
1097	USP	Bern, Ostring - Thunstrasse - Muristrasse	BM	Be	Bern	G	9	5	Ja	Gesamterneuerung Thunstrasse - Ostring (351.027)						
1099	USP	Bern, Thunplatz	BM	Be	Bern	G	12	5	Ja	BM.FVV-Ü.03.11						
1100	USP	Bern, Helvetiaplatz	BM	Be	Bern	G	9	2	Nein	BM.MIV-Auf.03.01						
1175	USP	Ostermundigen, Bernstrasse - Bahnhofstrasse - Poststrasse	BM	Be	Ostermundigen	G	6	1	Nein	X						
1180	USP	Bern, Kornhausplatz	BM	Be	Bern	G	2	1	Nein	X						
1195	USP	Bern, Neubrückstrasse - Engehaldenstrasse	BM	Be	Bern	G	3	3	Ja	Zukunft Bahnhof Bern, Baustein 3b (351.3.159)						
1254	USP	Bern, Monbijoustrasse - Kappelenstrasse	BM	Be	Bern	G	6	3	Ja	X	X	X	X	X		
1263	USP	Bern, Effingerstrasse - Ziegelerstrasse	BM	Be	Bern	G	4	1	Nein	X	X	X				
1287	USP	Schönbühl, Im Sand	BM	Be	Urtenen-Schönbühl	G	4	4	Ja	X						
1312	USP	Bümpliz, Post-Kreisel	BM	Be	Bern	G	0	1	Nein	X						
1316	USP	Bern, Eigerplatz	BM	Be	Bern	G	6	5	Ja	X						
1326	USP	Bern, Laupenstrasse - Seilerstrasse	BM	Be	Bern	G	1	2	Nein	X						
1327	USP	Ittigen, Papiermühlestrasse - Worblentalstrasse - Grauholzstrasse	BM	Be	Ittigen	G	5	2	Nein	X						
1332	USP	Bern, Kreisel Länggasse - Bremgartenstrasse	BM	Be	Bern	G	4	4	Ja	X	X	X				
1334	USP	Ittigen, Kreisel Talweg - Grauholzstrasse - Jurastrasse	BM	Be	Ittigen	G	3	2	Nein	X						
1337	USP	Bern, Standstrasse - Winkelriedstrasse - Stauffacherstrasse	BM	Be	Bern	G	6	1	Nein	X						
1348	USP	Bern, Monbijoustrasse, Haltestelle Monbijou	BM	Be	Bern	G	11	5	Ja	X	X	X				
1350	USP	Bern, Monbijoustrasse - Giessereiweg	BM	Be	Bern	G	1	2	Nein	X	X	X				
1352	USP	Bern, Monbijoustrasse - Weissenbühlweg	BM	Be	Bern	G	3	4	Ja	X	X	X				
1353	USP	Bern, Monbijoustrasse - Kappelenstrasse	BM	Be	Bern	G	0	2	Nein	X						
1354	USP	Bern, Fussgängerstreifen Bahnhof Bollwerk	BM	Be	Bern	G	0	1	Nein	X	X	X				
1359	USP	Bern, Effingerstrasse - Seilerstrasse	BM	Be	Bern	G	0	1	Nein	X	X	X				

1363	USP	Bern, Schlossstrasse, Haltestelle Steigerhubel Ost	BM	Be	Bern	G	0	3	Ja	X	X	X				
1375	USP	Ostermundigen, Untere Zollgasse - Forel-Strasse - Unterdorfstrasse	BM	Be	Ostermundi-gen	G	10	4	Ja	X						
1380	USP	Bern, Kornhausplatz - Nägeligasse	BM	Be	Bern	G	7	5	Ja	X						
1388	USP	Bern, Marktgasse - Kramgasse - Kornhausplatz	BM	Be	Bern	G	0	2	Nein	X						
1396	USP	Bern, Bundegasse - Hirschengraben - Effingerstrasse - Monbijoustrasse	BM	Be	Bern	G	0	2	Nein	X						
1397	USP	Bern, Sulgeneckstrasse - Sulgenrain	BM	Be	Bern	G	1	1	Nein	X						
1399	USP	Ostermundigen, Kreisel Bahn-hofstrasse - Obere Zollgasse	BM	Be	Ostermundi-gen	G	6	4	Ja	X						
1407	USP	Ostermundigen, Bernstrasse - Mit-teldorfstrasse	BM	Be	Ostermundi-gen	G	7	2	Nein	X						
1417	USP	Bern, Effingerstrasse	BM	Be	Bern	G	4	1	Nein	X						
1431	USP	Bern, Schlossstrasse	BM	Be	Bern	G	6	2	Nein	X						
1436	USP	Bern, Schanzenstrasse - Stadtbach-strasse	BM	Be	Bern	G	2	1	Nein	X						
1437	USP	Bern, Breitenrainstrasse - Greyerz-strasse	BM	Be	Bern	G	5	2	Nein	X						
5017	UHS		BM	üG	Schwarzen-burg	K			Nein							
1088	USP	Riggisberg, K230.1 zwischen Laas und Gurnigel Bad	BM	üG	Riggisberg	K	7	3	Ja	X	X	X				
1236	USP	Riggisberg, K230.1 Seliwald	BM	üG	Riggisberg	K	2	3	Ja	X						
1283	USP	Rüschegg / Schwarzenburg, Gra-negg	BM	üG	Schwarzen-burg	K	13	5	Ja	X						
1333	USP	Rüeggisberg, Gurnigelstrasse Se-lene	BM	üG	Rüeggisberg	K	4	1	Nein	X						
1398	USP	Gurnigelstrasse, Schwarzseehölzli	BM	üG	Riggisberg	K	0	1	Nein	X						
1456	USP	Rüschegg, Schürried	BM	üG	Rüschegg	K	5	1	Nein	X						
1216	USP	Münchenwiler, Salvenachstrasse	BM	üG	Münchenwiler	G	2	1	Nein	X						

Nutzen

Wirkungskriterium 3 – Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, auch für den Fuss- und Veloverkehr. Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit durch flächendeckende Erfassung und Beurteilung der Unfallschwerpunkte, Massnahmen zur Sanierung spezifischer Unfallschwerpunkte und Einbezug des Sicherheitsaudit bei der Strassenprojektierung.

Voraussichtlicher Baubeginn

Daueraufgabe

Federführung

Siehe oben Spalte «Zuständiger Strasseneigentümer»

Quantitative Angaben, Dokumente

- TBA, Unfallschwerpunkt-Management, Unfalldaten bis 2022 (Stand 08. Juni 2023)
- VSS SN 641 724 Strassenverkehrssicherheit, Unfallschwerpunkt-Management
- Ausstehend: Gemeinden, Umfrage Meilensteine Unfallschwerpunkte (Stand August 2023)

Region Bern-Mittelland, Studien Weiterentwicklung ÖV-Netz

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Ü.04.02	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
BM-ÖV-Ü.1		–	

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Um ein attraktives ÖV-Angebot planen und anbieten zu können, sind durch Studien folgende Themen anzugehen:
- Bedarfsgerechte Verbesserung des Tram- und Busangebotes, z.B. dank Taktverdichtungen, Anpassung der Betriebszeiten, Linienführungen
- Bessere Verknüpfungen zwischen dem Feinverteiler und S-Bahn
- Bessere Verknüpfungen zwischen den einzelnen Stadtteilen, Gemeinden und Sektoren
- Prüfen von ergänzenden Angeboten, wie z.B. E-Buxi, Taxi
- Monitoring Länggasse

Machbarkeit

In der Finanzplanung der Region (RKBM) ist das Budget für die Studien reserviert. Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben.

Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild sieht den ÖV als Rückgrat der regionalen Mobilität.

Die geplanten Studien zur Weiterentwicklung des ÖV-Netzes dienen sowohl als Grundlage für die Planungen zum regionalen Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr (RAK) sowie auch im Infrastrukturbereich für die Schärfung des Zukunftbildes für den öffentlichen Verkehr.
Aus den Studien resultierende Ergebnisse können die Grundlage bilden für die Massnahmen der nächsten Generationen der Agglomerationsprogramme.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.3 – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems:
Das Massnahmenpaket bringt eine starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV kann zudem zu einer Verstätigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen.

Gesamtkosten (Mio. CHF)

0.6

Finanzierungsschlüssel

Massnahmen werden nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) mitfinanziert.
Die Finanzierung erfolgt durch den Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Siehe Teilmassnahmen

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

–

Region Bern-Mittelland, Studien Fuss- und Veloverkehr

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.FVV-Ü.04	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
BM.LV-Ü.24		–	

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Das Massnahmenpaket sieht die Erarbeitung von Studien vor, welche insbesondere das geplante Netz aus Velohauptrouten und Tangentialverbindungen weiterentwickeln und Linienverläufe schärfen sollen.

Machbarkeit

In der Finanzplanung der Region (RKBM) ist das Budget für die Studien reserviert. Die Machbarkeit ist in den einzelnen Studien nachzuweisen.

Zweckmässigkeit

Für die Weiterentwicklung der Infrastruktur des Fuss- und Veloverkehrs ist die Bearbeitung von massgebenden Studien und Konzepten vorgesehen.
Daraus resultierende Ergebnisse können die Grundlage bilden für Massnahmen der nächsten Generationen der Agglomerationsprogramme.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:
Die Massnahmen bewirken eine starke Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr, indem ein dichtes, sicheres und attraktives Netz geschaffen wird.

Gesamtkosten (Mio. CHF)

0.7

Finanzierungsschlüssel

Massnahmen werden nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) mitfinanziert.
Finanzierung erfolgt durch den Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

siehe Teilmassnahmen

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

–

Massnahme Landschaft

Voranggebiete siedlungsprägende Grünräume

Entwurf

BM.L-Gr.1

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC

Ich bin ein Platzhalter-Bild und muss 17 × 10 cm gross sein

Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	Gemeinden in der Agglomeration Bern	Regionalkonferenz Bern-Mittelland Kanton (DIJ/AGR)

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**	**Kantonale Richtplanrelevanz**	**Koordinationsstand kantonaler Richtplan**
	Festsetzung		

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

Ich bin ein Platzhalter-Bild und muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Grundsatz

Die siedlungsprägenden Grünräume liegen innerhalb oder am Rand der Siedlungsgebiete. Es handelt sich um bestehende oder noch zu sichernde parkähnliche oder (in Einzelfällen) landwirtschaftlich genutzte Frei- und Grünräume von regionaler Bedeutung (Mindestgrösse von etwa zwei Hektaren). Sie sind teilweise bereits raumplanerisch in Freihalte- oder Uferschutzzonen gesichert. Andere geeignete Gebiete, die bei einer wachsenden Siedlungsentwicklung die Naherholung und die Vernetzung der bestehenden Naherholungsräume und naturnahen Lebensräume gewährleisten, sind raumplanerisch zu sichern. Auf der Karte werden letztere lediglich mit einer ungefähren Kontur, die bereits bestehenden, abgrenzbaren siedlungsprägenden Grünräume mit einer ausgefüllten, konkreten Fläche gekennzeichnet. Die noch zu sichernden siedlungsprägenden Grünräume liegen meist innerhalb des Grünen Bandes.

Zweckmässigkeit

Siedlungsprägende Grünräume

- strukturieren die Siedlung innerhalb oder am Rand der Stadt-/ Siedlungslandschaft,
- gliedern die Kernagglomeration in Grünkorridore und Grüninseln, die für das Siedlungsklima und die Hitzeentlastung wichtig sind,
- schaffen wichtige Naherholungslandschaften und haben oft den Status von Stadtparks,
- ermöglichen die ökologische Vernetzung und fördern die Biodiversität.

Die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern und die Qualität der öffentlichen Räume zu verbessern, ist ein Hauptziel des RGSK 2025. Dies ist nur zu erreichen, wenn die siedlungsprägenden Grünräume erhalten, in Bezug auf ihre Nutzungsvielfalt gezielt weiterentwickelt und bei allfälligen Entwicklungen ‑ sei es im Rahmen von Siedlungserweiterungen oder Umstrukturierungen (vgl. BM.S-VW, BM.S-VA und BM.S-UV) ‑ durch qualitätssichernde Verfahren in die Planung einbezogen und verbindlich gesichert werden.

Nutzung

In den siedlungsprägenden Grünräumen überlagern sich in der Regel eine Vielzahl an unterschiedlichen Nutzungen und Funktionen, durch ihre Lage im dicht besiedelten Raum besteht generell eine hoher Nutzungsdruck. Die siedlungsprägenden Grünräume werden insbesondere für die intensive Naherholung genutzt, also für Bewegung und sportliche Aktivitäten, Kontemplation und Ruheoasen, Freizeiterlebnisse, soziale Treffpunkte und sogar kulturelle Angebote und Events. Weitere Funktionen sind die ökologische Vernetzung der Lebensräume im Siedlungsgebiet, die Förderung und Erhaltung der Biodiversität sowie die Hitzeentlastung und Kühlfunktion für ein angenehmes Mikroklima. Extensiv genutzte und naturnahe Flächen sind auch für die Umweltbildung geeignet (z. B. Elfenau und Aareraum).Einzelne siedlungsprägende Grünräume sind heute massgeblich von der Landwirtschaft geprägt (z. B. Rörswil, Blinzernplateau).

Umsetzung

Die Umsetzung umfasst die nachfolgend beschriebenen Massnahmen:

- Die Gemeinden schützen die bestehenden Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume im Rahmen der Ortsplanung grundeigentümerverbindlich.
- Die parkähnlichen Grün- und Freiräume werden als Naherholungsräume ausgebildet und aufgewertet.
- Die ökologische Vernetzung der Grünräume und die Förderung der Biodiversität sind wichtige Zielsetzungen. Die Vielfalt und Qualität der naturnahen Lebensräume werden erhalten und verbessert. Der aquatische Lebensraum entlang der Gewässergebiete (z.B Aare) wird für die Biodiversität aufgewertet und vernetzt.
- Landwirtschaftliche Produktion ist nicht ausgeschlossen, wird aber mit der Funktion der Grünräume als wichtige Gebiete für die Naherholung, Kaltluftproduktion und ökologische Vernetzung abgestimmt.
- Siedlungsprägende Grünräume können integrierende Bestandteile von Siedlungserweiterungen darstellen. Bei der Erweiterung des Siedlungsgebietes (insbesondere innerhalb des Grünen Bandes) sind die siedlungsprägenden Grünräume mitzuplanen und von den Gemeinden im Rahmen von Einzonungen unter Einbezug der betroffenen Grundeigentümer und der Bevölkerung grundeigentümerverbindlich zu sichern. Der Nutzungsmix ist im Rahmen von kommunalen Planungen zu bestimmen (z.B. Landwirtschaft, Erholung, ökologische Infrastruktur).
- Die Mehrheit der siedlungsprägenden Grünräume hat eine hohe bis sehr hohe bioklimatische Bedeutung für die nächtliche Kühlung des Siedlungsgebiets und ist empfindlich gegenüber Nutzungsintensivierung. Bauliche Eingriffe sollen möglichst vermieden werden und falls planungsrechtlich bereits zulässig unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Klimafunktionen erfolgen (Durchströmbarkeit der Bebauung, Sicherung von Grünverbindungen).
- Die siedlungsprägenden Grünräume sind bei hoher Wärmebelastung im Siedlungsgebiet wichtige Räume für die Hitzeentlastung. Entsprechend ist auf eine hohe Aufenthaltsqualität (verschattende Vegetation) und gute Erreichbarkeit zu achten. Für Grünräume, die gemäss kantonalen Klimakarten eine geringe Aufenthaltsqualität aufweisen, sind entsprechende Aufwertungsmassnahmen vorzusehen.
- Einheimische, seltene und gefährdete Arten werden in den siedlungsprägenden Grünräumen gefördert und invasive Arten (Neobiota) bekämpft.

FFF (ha)

Bezug zu weiteren Massnahmen	– Abhängigkeiten zum Massnahmenblatt BM.L-Ü.2 Grünes Band
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	– Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge – Karte RGSK I, 2012 – Stadtentwicklungskonzept STEK Bern, 2016 – Freiraumkonzept Bern, 2018 – Raumentwicklungsplan REP Köniz, 2013 – Biodiversität in der Stadt Bern, Handbuch und Ratgeber, 2014 – Planungshinweiskarten Klima des Kantons Bern, 2023

Massnahme Landschaft

Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer

Entwurf

BM.L-Schu.1

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC

Ich bin ein Platzhalter-Bild und muss 17 × 10 cm gross sein

Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	Gemeinden	Regionalkonferenz Bern-Mittelland Kanton (DIJ/AGR, WEU/AWN/LANAT)

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**	**Kantonale Richtplanrelevanz**	**Koordinationsstand kantonaler Richtplan**
	Festsetzung		

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Beschrieb

Die Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer bezeichnen für die Region prägende naturnahe Landschaftsräume von grossem ökologischem Wert sowie Gewässer von regionaler Bedeutung. Sie üben aufgrund der hohen Landschaftsqualität eine grosse Anziehungskraft auf Erholungssuchende aus und werden teilweise landwirtschaftlich bewirtschaftet und gepflegt. Die Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer umfassen Objekte von Bundesinventaren wie Moorlandschaften, Auengebiete, Flachmoore, Hoch- und Übergangsmoore und Trockenwiesen und -weiden (TWW) sowie kantonale Naturschutzgebiete. Diese Objekte sind Gegenstand des kantonalen und nationalen Schutzvollzugs und erfordern in Bezug auf Schutz und Nutzen zusätzlich eine regionale Betrachtung.

Zielsetzung

Die Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer haben den Schutz und Erhalt von Landschaften von besonderer Qualität mit der regionaltypischen Flora und Fauna und die Förderung der ökologischen Vielfalt und Vernetzung zum Ziel. Die Festsetzung der Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer bildet die übergeordneten Schutzbestrebungen ab und unterstützt die Bemühungen von Bund und Kanton zum Aufbau einer tragfähigen ökologischen Infrastruktur (vergl. ökologische Infrastruktur, BAFU 2021). In den Vorranggebieten Naturlandschaften/Gewässer werden die Anforderungen und Interessen von Naturschutz, land- und forstwirtschaftlicher Pflege/Nutzung und extensiver Erholung sorgfältig abgewogen, um die ökologische Vernetzung und das Funktionieren der Ökosysteme sicherzustellen sowie die weiteren Anforderungen ausreichend zu berücksichtigen.

Die Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer sind wichtige ökologische Ausgleichsräume innerhalb der Region Bern-Mittelland. Sie haben stellenweise eine bioklimatische Funktion, ihr Erhalt trägt entscheidend zur Kühlung der überwärmten Siedlungsgebiete bei. Intakte und vielfältige Naturlandschaften sind auch wichtige Räume für Naturerlebnisse, Umweltbildung und extensive Naherholung. Die Erholungsnutzung wird aktiv gelenkt und regional koordiniert, um negative Auswirkungen auf ökologisch wertvolle Gebiete zu senken und die Erholung räumlich zu konzentrieren. Durch überkommunal koordinierte Pflege-, Aufwertungs- und Revitalisierungsmassnahmen sowie Besucherlenkung wird eine hohe Qualität der Naturlandschaften bezüglich Ökologie und Naherholung erreicht.

Massnahmen

Die Umsetzung umfasst die nachfolgend beschriebenen Massnahmen:

1. Die übergeordneten Schutzbestimmungen von Bund und Kanton sind zu berücksichtigen. Die Ausbreitung von invasiven Pflanzen und Tieren ist in den Naturlandschaften einzudämmen (vergl. Freisetzungsverordnung und Sachplan Biodiversität).
2. Pflege-, Aufwertungs- und Revitalisierungsmassnahmen in Vorranggebieten Naturlandschaften/Gewässer sind generell zu unterstützen, umzusetzen und überkommunal zu koordinieren, speziell bei Hochwasserschutzprojekten. Renaturierung und Schutz von Gewässern sind sorgfältig zu planen und überkommunal mit bestehenden Instrumenten zu koordinieren (kommunale Nutzungsplanung, DZV, LQB), vor allem beim Übergang zu landwirtschaftlich genutzten Gebieten.
3. Die Erholungs- und Freizeitnutzung wird in den Vorranggebieten Naturlandschaften regional abgestimmt, gelenkt und koordiniert. Dafür sind geeignete Instrumente wie Besucherlenkungskonzepte zu prüfen und umzusetzen.

4. Renaturierung und Schutz der Gewässerräume sind sorgfältig zu planen und überkommunal nach bestehenden Instrumenten zu koordinieren (kommunale Nutzungsplanung, DZV, LQB), vor allem beim Übergang zu landwirtschaftlich genutzten Gebieten. Entlang von Gewässern sind auf kommunaler Ebene Revitalisierungsmassnahmen vorzunehmen, um die Vernetzung von Lebensräumen zu verbessern, gefährdete Arten zu schützen und den Geschiebehaushalt wiederherzustellen.
5. In den Vorranggebieten Naturlandschaften/Gewässer, wo sich gemäss kantonalen Klimakarten Grünräume mit hoher bis sehr hoher bioklimatischer Bedeutung und/oder niedriger Aufenthaltsqualität befinden, wird die Umsetzung von klimatisch wirksamen Massnahmen geprüft und umgesetzt (mit Rücksicht auf zu schützende Biotopobjekte).
6. In der Moorlandschaft Gurnigel-Gantrisch (Nr. 163 im Bundesinventar) gilt die rechtskräftige Moorlandschaftsplanung. Die naturnahen Lebensräume für Flora und Fauna gilt es zu schützen und die Wasserrückhaltung zu fördern. Die traditionelle Alpwirtschaft ist zu fördern, damit sie die Offenhaltung und Vielfältigkeit der Landschaft sicherstellen kann. Die Naherholung und touristische Nutzungen im Gebiet sind aktiv zu gestalten und zu lenken.

Flächenbeanspruchung FFF (ha)

Bezug zu weiteren Massnahmen

Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:

- BM.L-Ü.2
- BM.T-Ü.1 und BM.T-Ü.2

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl.
- Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge
- Modulare Arbeitshilfe zur Festlegung und Nutzung des Gewässerraums in der Schweiz, BPUK, LDK, BAFU, ARE und BLW, 2019
- Strategische Revitalisierungsplanungen 2016–2035 (Kanton Bern, GEKOBE2014)
- Regionale Waldpläne Kanton Bern (AWN) www.vol.be.ch/vol/de/index/wald/wald/erhalten/raumplanung/planung_rwp.html
- Karte RGSK I, 2012
- Kantonale und nationale Inventare
- Sachplan Biodiversität Bericht des Regierungsrates Kanton Bern, 2019
- Ökologische Infrastruktur Arbeitshilfe für kantonale Planungen 2020-24 (BAFU, 2021)

Einzelmassnahme Landschaft

Regionaler Naturpark Gantrisch

Entwurf

BM.L-Ü.1

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Massnahmenkategorie
Landschaft

Unterkategorie
X.X ABC ABC

Ich bin ein Platzhalter-Bild und muss 17 × 10 cm gross sein

Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	Förderverein Naturpark Gantrisch	Kanton (DIJ/AGR) Parkgemeinden Entwicklungsraum Thun (ERT) Kanton Freiburg Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**	**Kantonale Richtplanrelevanz**	**Koordinationsstand kantonaler Richtplan**
	Zwischenergebnis (Nr. 2-4) Festsetzung (Nr. 1)		

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	keine

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Grundsatz

Mit dem regionalen Naturpark (RNP) Gantrisch verfügt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland über ein Naherholungsgebiet von besonderer Bedeutung. Die Koordination zwischen den Planungen des regionalen Naturparks Gantrisch und dem RGSK ist sicherzustellen. Die Zielsetzungen und strategischen Unterlagen des RNP Gantrisch, die im Rahmen der zweiten Betriebsphase von 2022 bis 2031 erarbeitet wurden und in Form des Parkvertrages 2022 und der Charta 2022 vorliegen, sind in geeigneter Weise zu berücksichtigen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Im Gebiet des Naturparks Gantrisch werden wichtige Themen des Natur- und Ortsbild- und Landschaftsschutzes mit den Massnahmenpaketen BM.L-Schu «Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer» und «Landschaftsschongebiete» adressiert. Bisher noch weniger stark wurden die Bereiche Erholung und Freizeitaktivitäten sowie Mobilität koordiniert. In diesen Bereichen soll die Zusammenarbeit zwischen RKBM und RNP weiterhin gefördert werden. Insbesondere die stadt- und agglomerationsnahen Lagen zu Bern, Thun und Freiburg werden mit konkreten Projekten besser genutzt (z. B. Grünes Band). Besondere Bedeutung und Handlungsbedarf besteht im Bereich der Mobilität für Freizeit und Arbeit. Gestützt auf das Raumentwicklungskonzept der Region Gantrisch ist eine modellhafte gesamtheitliche Mobilitätsstrategie zu entwickeln.

Mit der Integration der räumlich relevanten Inhalte der Planungen zum Naturpark Gantrisch ins RGSK werden die Natur- und Landschaftswerte im Regionalen Naturpark Gantrisch erhalten und nachhaltig genutzt, Freizeit und Naherholung werden wirkungsvoll (weiter-)entwickelt und Mobilitätsfragen werden modellhaft gelöst.

Umsetzung

Die Umsetzung umfasst die nachfolgend beschriebenen Massnahmen:

1. Die relevanten Inhalte des räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) Naturpark Gantrisch (Label seit 2011) und die weiteren teilregionalen Planungen sind laufend mit den raum- und verkehrsplanerischen Tätigkeiten der RKBM abzustimmen.
2. Insbesondere sind die Themen Erholung, Freizeitaktivitäten und Mobilität gemeinsam weiterzuentwickeln und eine modellhafte gesamtheitliche Mobilitätsstrategie zu erarbeiten.
3. Der Förderverein Naturpark Gantrisch stimmt die Festlegung der räumlich relevanten Elemente und funktionalen Schnittstellen mit dem Kanton Bern, dem Entwicklungsraum Thun und dem Kanton Freiburg ab.
4. Im Naturpark werden die geforderten Massnahmen in den regionalen Landschaftsschongebieten und Vorranggebieten Naturlandschaften/Gewässer gemäss den entsprechenden Massnahmenblättern umgesetzt.

Flächenbeanspruchung FFF (ha)

Nicht relevant

Bezug zu weiteren Massnahmen

Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu u. a. folgenden Massnahmenblättern:

- Landschaftsschongebiete
- Erholungsschwerpunkte
- Vrg. Naturlandschaften/Gewässer

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Alle wichtigen Unterlagen sind verfügbar auf www.gantrisch.ch

Einzelmassnahme Landschaft

Grünes Band

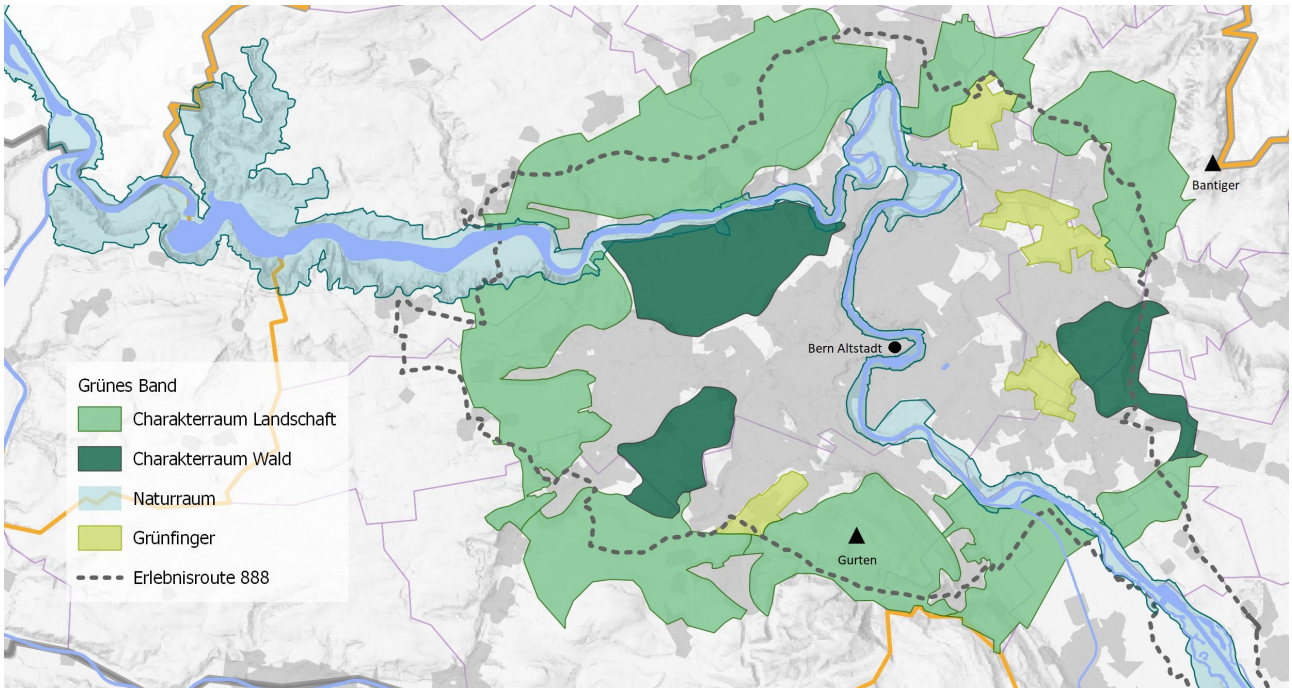
ENTWURF

BM.L-Ü.2

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	Gemeinden (Allmendingen, Bern, Belp, Bolligen, Bremgarten bei Bern, Frauenkappelen, Ittigen, Kehrsatz, Kirchlindach, Köniz, Meikirch, Muri, Ostermundigen, Stettlen, Wohlen bei Bern, Worb, Zollikofen)	Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Bern Welcome (touristische Dienstleister), Nutzer- und Anspruchsgruppen

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**	**Kantonale Richtplanrelevanz**	**Koordinationsstand kantonaler Richtplan**
	Festsetzung		

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Beschreibung

Das in der Karte bezeichnete «Grüne Band» ist der Übergangsbereich zwischen dem dicht bebauten Stadt- und Agglomerationskörper von Bern und der angrenzenden Kulturlandschaft. Mit dem «Grünen Band» soll die siedlungsnahe Kulturlandschaft bezeichnet, gesichert und entwickelt werden. Die nachhaltige Inwertsetzung der vorhandenen Landschaftsqualitäten erfordert eine bewusste, breit angelegte Auseinandersetzung mit dem Thema stadtnaher Natur- und Kulturlandschaften, welche durch das «Grüne Band» bezeichnet werden. Dazu gehören auch Themen wie ökologische Vernetzung, land- und forstwirtschaftliche Bewirtschaftung, Frischluftversorgung und Naherholung.

Die beteiligten Gemeinden haben gemeinsam die Grundlagen und Strukturen für die Umsetzung von Massnahmen und die Verankerung der Thematik in Politik, Verwaltung und Gesellschaft geschaffen, indem beim Bundesamt für Raumentwicklung das «Modellvorhaben Grünes Band» eingereicht und während der Dauer von vier Jahren (2020–2024) umgesetzt wurde. Wichtiges Ergebnis des Modellvorhabens sind die integrale Entwicklungsstrategie sowie der Aufbau und Betrieb einer regionalen Governance-Struktur als Grundlage für die gemeindeübergreifende Koordination und Umsetzung des Grünen Bandes. Mit der Interessensgemeinschaft «IG Grünes Band» (Vertretungen aus den Gemeinden Köniz, Kehrsatz, Muri, Ostermundigen, Bolligen, Ittigen, Bremgarten bei Bern, Kirchlindach und Wohlen bei Bern) werden die Zusammenarbeit und gemeinsame Inwertsetzung des Grünen Bandes weitergeführt.

Das «Grüne Band» ist ein zusammenhängender Raum aus vier unterschiedlichen Raumtypen, die sich um die Kernagglomeration respektive um weite Teile der Stadt- und Siedlungslandschaft von Bern legen:

- Charakterräume «Landschaft»
  Die beiden Charakterräume «Landschaft» und «Wald» bilden zusammen das eigentliche «Grüne Band» um den Siedlungskörper von Stadt und Agglomeration Bern und unterteilen die umgebende Kulturlandschaft in ortsspezifisch geprägte Raumeinheiten. Die charakteristischen landschaftlichen und funktionalen Eigenheiten dieser Räume sollen gewahrt werden. Die Charakterräume «Landschaft» sind geprägt durch offenes Agrarland (Ackerbaugebiete), strukturreiche Landschaften und Landwirtschaft in Hügel- und Hanglagen und werden teilweise intensiv als Naherholungsgebiete genutzt. Die Interessen zwischen Siedlungserweiterung, Land- und Forstwirtschaft, Landschafts- und Naturschutz sowie Naherholung sind sorgfältig abzustimmen

- Charakterräume «Wald»
  Die «Charakterräume Wald» bezeichnen Gebiete mit vorwiegender Waldprägung. Es handelt sich um wichtige stadt- und agglomerationsnahe Wälder, wo die Interessen zwischen Nutzung und Schutz sowie klimatischer Funktion (Frischluftentstehung, Ausgleichsräume bei Hitze sowie nächtliche Kühlung) aufeinander abgestimmt werden müssen.

- «Grünfinger»
  Die Grünfinger sind grösstenteils von Siedlungsgebiet umschlossene Grünräume und weisen einen direkten Anschluss an die Charakterräume des Grünen Bandes auf. Sie haben eine wichtige Scharnierfunktion, indem sie als Übergangsräume die funktionale und landschaftliche Vernetzung zwischen «Grünem Band» und Siedlungskörper sicherstellen. Die Grünfinger erfordern einen besonders sorgfältigen Umgang in Bezug auf Raumnutzung, -entwicklung und -gestaltung, auf Grund der direkten Schnittstelle zum

Siedlungskörper, des damit zusammenhängenden Nutzungs- und Entwicklungsdrucks, der hohen siedlungsklimatischen Bedeutung und der anspruchsvollen räumlichen Strukturen innerhalb der Grünfinger.

- «Naturräume»
  Die drei Naturräume Wohlensee, Aareraum und Engehalbinsel stellen im «Grünen Band» gemeinsam die durchgehende Quervernetzung durch den Siedlungskörper der Stadt und Agglomeration Bern sicher. Es handelt sich um regional bis national bedeutende Naturräume, wo der Sicherstellung der ökologischen Funktionen und der Erhaltung der naturräumlichen Werte eine hohe Priorität zukommt. Eine sorgfältige Abstimmung zwischen Schutz und Naherholungsnutzung ist erforderlich. Die «Naturräume» überlagern Vorranggebiete Naturlandschaften und siedlungsprägende Grünräume.

Umsetzung
Die Umsetzung umfasst die nachfolgend beschriebenen Massnahmen:

- **Governance:** Die beteiligten Gemeinden sind zuständig für die Umsetzung von Massnahmen zur Sicherung und Inwertsetzung des «Grünen Bandes». Sie können eine gemeindeübergreifende Governance-Struktur zur institutionellen und räumlichen Koordination und Abstimmung sowie Entwicklung des «Grünen Bandes» bilden. Die Gemeinden legen Organisation und Prozesse fest und koordinieren die Aktivitäten mit der RKBM sowie weiteren allfälligen Partnern und Anspruchsgruppen.

- **Raumplanung**: Die Gemeinden definieren in der Ortsplanung den Umgang mit dem «Grünen Band». Sie sichern bei allfälligen Siedlungserweiterungen die Qualität und Wirkung des Grünen Bandes.
  Die Gemeinden setzen das «Grüne Band» in ihrer Ortsplanung gestützt auf folgende Stossrichtungen innerhalb der jeweiligen Charakterräume um:

  - Charakterraum «Landschaft»: Die landschaftlichen Qualitäten werden geschont. Die Interessen zwischen Siedlungserweiterung, Land- und Forstwirtschaft, Landschafts- und Naturschutz sowie Naherholung werden sorgfältig abgestimmt. Siedlungserweiterungen sind nicht ausgeschlossen, sofern die Qualität und Wirkung des «Grünen Bands» erhalten bleibt.

  - Charakterraum «Wald»: Die Interessen zwischen Forstwirtschaft, Landschafts- und Naturschutz sowie Naherholung werden sorgfältig abgestimmt. Die regionalen Waldplanungen und die Waldbewirtschaftung berücksichtigen die spezifischen öffentlichen Interessen des «Grünen Bandes» (Naherholung, Klima, etc.) in angemessener Weise.

  - «Grünfinger»: Die klimatischen, ökologischen, landwirtschaftlichen und freiräumlichen Funktionen werden erhalten. Der Siedlungsrand wird sorgfältig gestaltet.

  - «Naturräume»: Die ökologischen und naturräumlichen Werte werden erhalten, gepflegt und aufgewertet, die Stossrichtungen richten sich nach den Massnahmen «Vorranggebiete Naturlandschaften» bzw. «siedlungsprägende Grünräume».

- **Hitzeminderung und Kaltluftzufuhr:** Das «Grüne Band» als kulturlandschaftlich intaktes Umland des Stadt- und Agglomerationskörpers

bietet ideale Voraussetzungen für die übergeordnete Betrachtung der Frischluftzufuhr und -zirkulation. Die Gemeinden engagieren sich gemeinsam für die Sicherung und Freihaltung von Frischluftkorridoren, binden Kältepools des «Grünen Bands» in die Nah- und Nächsterholungszonen ein, fördern Cool-Spots und setzen hitzemindernde Massnahmen um.

- **Naherholung:** Die Gemeinden sichern die Zugänglichkeit zum «Grünen Band» für den Fuss- und Veloverkehr und berücksichtigen dies besonders bei allfälligen Siedlungserweiterungen. Sie fördern die Naherholung und Erlebbarkeit sowie die touristische Inwertsetzung des Grünen Bands. Bestehende Angebote wie die Radwanderroute «888 Grünes Band» werden weiterentwickelt. Neue Angebote zur Förderung der Nah- und Nächsterholung «vor der Haustür» werden geschaffen. Zum Schutz von Landschaft, Natur, Land- und Forstwirtschaft koordinieren die Gemeinden geeignete Massnahmen zur räumlichen Lenkung der Naherholungssuchenden.

- **Land- und Forstwirtschaft:** Die Gemeinden sowie die Land- und Forstwirtschaft nutzen die Idee und Plattform des «Grünen Bandes», um gegenseitige Anliegen und Bedürfnisse auszutauschen und Massnahmen partnerschaftlich umzusetzen. Sie arbeiten gemeinsam am Erhalt und der Entwicklung des «Grünen Bandes», der Kerngebiete für die land- und forstwirtschaftliche Produktion, an der regionalen Wertschöpfung (Nahrungsmittel, touristisches Angebot usw.) wie auch an Wohlfahrtsleistungen wie der Biodiversität, Naherholung und Frischluftzufuhr.

- **Biodiversität / ökologische Vernetzung:** Die Gemeinden nutzen den räumlichen Bezugsrahmen des «Grünen Bands» für die Entwicklung einer tragfähigen, ökologischen Infrastruktur, um eine intakte und vernetzte Biodiversität (Arten und Lebensräume) sowohl innerhalb der Teilgebiete des «Grünen Bands» (tangential) als auch zwischen dem «Grünen Band» und den Siedlungszentren (radiär) zu sichern. Die Gemeinden entwickeln dazu ein koordiniertes, gemeindeübergreifendes Konzept für «Ökologische Infrastruktur» mit Einbezug der verschiedenen Anspruchsgruppen.

- **Fuss- und Veloverkehr:** Die RKBM prüft zusammen mit den Gemeinden Möglichkeiten zu überkommunalen Langsamverkehrsverbindungen in sensiblen Teilräumen des Grünen Bands.

Flächenbeanspruchung FFF (ha)

Bezug zu weiteren Massnahmen

- Siedlungsprägende Grünräume
- Vorranggebiete Naturraum
- Angrenzende Siedlungsmassnahmen (wird noch ergänzt)

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Modellvorhaben «Grünes Band», Integrale Entwicklungsstrategie – Strategieblätter, 2023
- Regionaler Waldplan, Amt für Wald des Kantons Bern

Einzelmassnahme Landschaft

Entwicklung Landschaftsqualität

Entwurf

BM.L-Ü.5

RGSK-Umsetzungspriorität
A

Massnahmenkategorie
Landschaft

Unterkategorie
X.X ABC ABC

Ich bin ein Platzhalter-Bild und muss 17 × 10 cm gross sein

Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	RKBM	Gemeinden

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**	**Kantonale Richtplanrelevanz**	**Koordinationsstand kantonaler Richtplan**
	Festsetzung		

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	keine

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Ziel

- Landschaftsqualitäten der Region Bern-Mittelland aktiv weiterentwickeln
- Landschaftspflege als Kultur in der Region etablieren
- Kulturlandschaftliche Aufwertungen von regionaler Bedeutung initiieren, unterstützen und umsetzen
- Entwicklung eines vielfältigen Landschaftsmosaiks, das unterschiedliche Funktionen gleichzeitig erfüllen kann (Naherholungsraum, biodiverser Lebensraum, Produktion von lokalen Lebensmitteln, etc.)

Umsetzung

- Als vorbereitenden Schritt einen Überblick verschaffen über die gesamte Region: wo liegt der Handlungsbedarf im Bereich Landschaft (Identifikation von Gebieten mit landschaftlichen Defiziten, gemessen an Zielen gemäss Massnahmenblättern)? Wo liegen besondere landschaftliche Qualitäten, die weiterentwickelt werden können (landschaftliche Potenziale, woran man anknüpfen kann)? Wo kann ein Beitrag an die Erhaltung und Aufwertung regional bedeutender Landschaftsqualitäten geleistet werden (unter Berücksichtigung kommunaler, regionaler, kantonaler, nationaler Inventare und Festlegungen)?
- Gemeinden darin unterstützen, (überkommunale) Landschaftsmassnahmen umzusetzen, «Anschubhilfe leisten»:
  - Austauschplattform für die Gemeinden bieten (z.B. regelmässige Veranstaltungen zum Thema Landschaftspflege)
  - Wissensvermittlung: Inputs für die Landschaftspflege und -aufwertung geben, zum Beispiel (bestehende) Broschüren und Leitfäden zum Thema Landschaft, Ökologie usw. an die Gemeinden abgeben
  - Ausarbeitung Projektkatalog, Beispielmassnahmen für Landschaftsaufwertungen in «Mustergemeinden» innerhalb RKBM, Vorschlag Umsetzungsprojekte für Gemeinden
  - Unterstützung/Beratung anbieten für die Koordination der Umsetzung von konkreten Massnahmen, Anlaufstelle für Fragen seitens der Gemeinden sein
  - Unterstützung beim Beschaffen von finanziellen Mitteln für konkrete Massnahmen (Mittel vom Bund, NFA, Kanton, etc.)

Flächenbeanspruchung FFF (ha)

Nicht relevant

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Einzelmassnahme Landschaft

Regionale Landschaftsschongebiete

MassnahmeNr.

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC

Ich bin ein Platzhalter-Bild und muss 17 × 10 cm gross sein

Beteiligte Stellen	**Federführende Stelle**	**Weitere Beteiligte**
	Gemeinden	Region

Koordination	**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**	**Kantonale Richtplanrelevanz**	**Koordinationsstand kantonaler Richtplan**
	Festsetzung		

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	keine

Ich bin ein Platzhalter-Bild und muss 17 cm breit sein (Höhe variabel)

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Grundsatz

Die regionalen Landschaftsschongebiete umfassen Landschaften, Landschaftsteile oder Landschaftselemente mit einer besonderen Bedeutung in Bezug auf die Eigenart, die Qualität der Erscheinung, die Erlebbarkeit sowie die Erholungsfunktion regionaler Orts- und Landschaftsbilder. Die regionalen Landschaftsschongebiete dienen der

- sorgfältigen Integration von Bauten und Anlagen und / oder der Freihaltung bedeutender Tallagen und offener Ebenen sowie exponierten und prägenden Hanglagen, Kuppen (Drumlins), Senken und unverbauten Gebieten,
- Siedlungszäsur,
- Koordination und Abstimmung mit übergeordneten Inventaren und Festlegungen von nationaler und kantonaler Bedeutung wie beispielsweise von ISOS-Objekten (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung der Schweiz), BLN-Gebieten (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler), dem KLEK 2020 (kantonales Landschaftsentwicklungskonzept) und kantonalen Baugruppen.

Bei den regionalen Landschaftsschongebieten handelt es sich um die überführten Inhalte aus den regionalen Landschaftsrichtplänen (aufgehoben per xx.xx.2025). Auf Stufe RGSK werden mit der Überführung die Massnahmen und deren Inhalte «Siedlungstrenngürtel» und «Vorranggebiete Kulturlandschaft» aufgehoben.

Zielsetzung

Mit den regionalen Landschaftsschongebieten wird die Erhaltung von wichtigen Kulturlandschaften und den dazugehörigen Elementen sowie deren ästhetischer Schutz bezweckt. Im Fokus stehen die bestmögliche Freihaltung sowie die sorgfältige bauliche Integration von zonenkonformen und standortgebundenen Bauten und Anlagen.

Bauliche Vorhaben (z.B. Hochbauten und technische Anlagen) sollen sich in erster Linie durch die Anbindung an bestehende bauliche Strukturen und Hofgruppen, die

Stellung, die flächensparende Anordnung, die Materialisierung und die Berücksichtigung der Topografie gut in das Landschaftsbild einfügen.
Bauten und Anlagen sind so zu realisieren, dass die landschaftliche Qualität und Wirkung in den jeweiligen Landschaftsschongebieten erhalten bleibt oder gestärkt wird. Bedeutende Landschaftsräume und -objekte wie Tallagen, offene Ebenen, Senken, Kuppen, Geländekanten und Gewässerläufe sowie intakte Ortsansichten, siedlungstrennende Grünräume und Aussichtslagen sind besonders zu schonen.

Umsetzung
Die Umsetzung umfasst die nachfolgend beschriebenen Massnahmen:

- Die Region berücksichtigt die regionalen Landschaftsschongebiete bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten. Regionale Landschaftsschongebiete sind für ADT-Standorte (siehe «Regionaler Richtplan Abbau, Deponie, Transporte ADT») kein Ausschlusskriterium, da diese eine temporäre Nutzung mit Wiederherstellungspflicht (Rekultivierung) darstellen. Bei ADT-Vorhaben, welche die reine Wiederherstellung des ursprünglichen Terrains übersteigen, ist eine sorgfältige landschaftliche Gestaltung des Endzustands zu gewährleisten. Windenergieanlagen sind nicht ausgeschlossen, bei der Planung sind aber die regionalen Landschaftsschongebiete und deren Zielsetzung zu berücksichtigen.
- Im Rahmen der Revision der kommunalen Grundordnung präzisieren die Gemeinden auf Grund ihrer Sachnähe und Ortskenntnis die regionalen Landschaftsschongebiete räumlich und inhaltlich. Sie legen diese räumlich mit zweckmässigen Bestimmungen grundeigentümerverbindlich (Zonenplan und Baureglement) nachfolgenden Grundsätzen fest:
  - **Typ A «Freihaltung»:** Freihaltung der unverbauten Gebiete vor Bauten und Anlagen. Zugelassen sind die für die bodenbezogene Produktion und landwirtschaftliche Bewirtschaftung erforderlichen Infrastrukturen wie beispielsweise temporäre Folientunnel, mobile Melkanlagen, Weidezäune, Tränken- und Futterstellen, Schattenunterstände für Tiere, Massnahmen zur Bodenverbesserung und zur Sicherung der Produktivität.
  - **Typ B «Gestaltungsanforderungen»:** Sorgfältige Integration von Bauten und Anlagen mit dem Ziel der Erhaltung der landschaftlichen Qualitäten und deren gesamträumlichen Wirkungen. Die Gemeinden können weitergehende Bestimmungen zur Freihaltung dieser Gebiete oder Teilen davon erlassen.

  Wesentliche räumliche und inhaltliche Abweichungen zu den regionalen Landschaftsschongebieten sind mittels einer Interessensabwägung zu begründen.
- Die zuständige Stelle bestimmt stufengerecht den Bedarf und Umfang der Qualitätssicherung im Planungs- und Bewilligungsverfahren von Bauten, Anlagen und Infrastrukturen (z.B. Einbezug kommunale Fachberatung, qualitätssichernde Verfahren, usw.).
- In den regionalen Landschaftsschongebieten oder in Gebieten mit einem hohen Anteil davon sind lokale und überkommunale Vorhaben und Projekte zur nachhaltigen Erhaltung und Entwicklung der Kulturlandschaft zu fördern und zu unterstützten.

Flächenbeanspruchung FFF (ha)

Bezug zu weiteren Massnahmen

- Regionaler Naturpark
- Siedlungsbegrenzung
- Erholung
- Grünes Band

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Erholungsschwerpunkte

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.T-Ü	0351.3.147	-	-
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
L-8		T-Ü Übriger Inhalt Tourismus/Freizeit/Erholung	

Karte *Aktualisierte Karte folgt nach der Mitwirkung*

Beschreibung der Massnahme

Die in der Grundlagenarbeit «Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung» (RKBM 2015) bezeichneten Erholungsschwerpunkte sind Zielorte für Freizeit- und Erholungsaktivitäten mit teilweise erheblichen Verkehrsauswirkungen.

Sie umfassen folgende Elemente:
- Regional publikumswirksame Erholungsanlagen wie Golfplätze, Seilpärke, Frei- und Hallenbäder sowie weitere Sportanlagen.
- Regional bedeutende Sehenswürdigkeiten Natur und Landschaft, vorwiegend Aussichtspunkte, die öffentlich zugänglich sind.
- Regional bedeutende Sehenswürdigkeiten Kultur wie kulturhistorische Ortsteile, Baudenkmäler, Brücken und Museen.
- Technische Infrastrukturanlagen wie Bahnen (Gurtenbahn) oder Skilifte, die erhebliche Verkehrsauswirkungen erzeugen.

Massnahmen:
1. Die Erholungsschwerpunkte werden auf regionaler Ebene gestärkt und die Region setzt sich zumindest für den Erhalt der gegenwärtigen Nutzung ein. Die Region sorgt dafür, dass die regionalen Interessen im Freizeit- und Erholungsbereich gegenüber anderen regionalen oder übergeordneten Planungen in genügendem Masse einbezogen werden und vor Beeinträchtigungen soweit sinnvoll und möglich geschützt werden können.

2. Bei Bedarf, z. B. wenn in einer Teilregion die durch Erholungsschwerpunkte bedingten Probleme (Parkierung, Abfall etc.) ein gewisses Mass übersteigen, werden überkommunale teilregionale Konzepte erarbeitet. Gemäss Vernehmlassung ist insbesondere im Kiesental ein Bedarf vorhanden. Aufgrund der Besucherfrequenzen ebenfalls naheliegend wäre die Bearbeitung dieser Thematik im Grünen Band.
   Für die regionalen Ausgangs- und Zielorte von Freizeit- und Erholungsaktivitäten ausserhalb von Bauzonen sind die Bedürfnisse von Anwohnern, Nutzern und der Gemeinde, die Verkehrsauswirkungen und die Ausstattungen zu erheben und zu optimieren: Zu-/Wegfahrt, Parkplatzbewirtschaftung, ÖV-Anbindung, Abfallbewirtschaftung zur Vermeidung von Littering, WC, Verpflegung, Besucherlenkung, Informationen und Sensibilisierung für Natur und Landwirtschaft.

3. Auf Anstoss einer teilregionalen Trägerschaft unterstützt die RKBM aktiv die Durchführung eines Pilotprojekts, welches Themen gemäss Massnahme 2 behandelt. Nach Möglichkeit wird dabei spezifisches Know-how aus der Region (z. B. Mobilitäts- und Parkierungskonzept Gantrisch oder Besucherlenkung, Signalisation und Anti-Littering-Massnahmen im Projekt Aarewasser) oder von Dritten genutzt.

4. Die regional wichtigen Aussichtspunkte (Sehenswürdigkeiten Natur und Landschaft) sind mit geeigneten Mitteln vor Beeinträchtigungen zu schützen. Deren öffentliche Zugänglichkeit ist zu gewährleisten. Sie sollen idealerweise an Velorouten und an das Wanderwegnetz angeschlossen sein.

5. Im Rahmen einer vertieften Überarbeitung des Themenbereichs Landschaft ist zusammen mit dem Kanton und den Gemeinden zu prüfen, ob die aktuell nicht abschliessende Liste ergänzt sowie Aussagen zu den einzelnen Erholungsschwerpunkten konkretisiert und weiterentwickelt werden sollen (z. B. Festlegung von spezifischen individuellen Zielvorstellungen wie Verbesserung der Erschliessung, Ausbau der Infrastruktur, Signalisation, Ausbau/Vergrösserung Kapazitäten).

Zweckmässigkeit	Nutzen
Die Erholungsschwerpunkte weisen eine regionale Bedeutung auf und werden grundsätzlich in ihrer Funktion zumindest erhalten und fallweise gestärkt und gefördert. Die Erholungsschwerpunkte werden bezüglich ihrer Verkehrsauswirkungen MIV und ÖV sowie bezüglich ihrer Ausstattungen (Parkplatz-, Abfallbewirtschaftung, ÖV-Haltestelle, Informationen etc.) koordiniert. Allfällig notwendige Infrastrukturmassnahmen werden pro Ausgangs- und Zielort festgelegt. Die Zugänglichkeit für den Velo- und Fussverkehr (z. B. offizielle Routen, Signalisation) soll gefördert werden.	Verbesserung im Freizeitverkehr wird durch Mobilitätskonzepte für die Erholungsschwerpunkte erreicht. Die Naherholungspunkte sollen einerseits gefördert, deren Auswirkungen aber auch gelenkt werden. Die Verhinderung der Beeinträchtigung von Natur- und Landschaftssehenswürdigkeiten (z. B. Aussichtspunkte) bewirkt eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen. Erholungs- und Freizeitnutzungen werden gelenkt.

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.

Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Gem. Massnahmenbeschrieb	Gem. Massnahmenbeschrieb	Daueraufgabe

Federführung	Weitere Beteiligte
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Gemeinden, Kanton (DIJ/AGR)
Gemeinden (z. B. teilregional organisiert) mit Unterstützung der RKBM (Nr. 2)	Kanton
Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 3)	Teilkantonale Trägerschaft(en), Gemeinden, Kanton (DIJ/AGR)
Gemeinden (Nr. 4)	RKBM, Kanton (DIJ/AGR)
Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 5)	Kanton (DIJ/AGR)

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:
- Massnahmenpaket BM.T-Ü.2
- Massnahmenpakete BM.L-Schu.1 und BM.L-Schu.2

Dokumente, Grundlagen

- Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge
- Reg. RP VRB, Aaretal, Schwarzwasser, Laupen, Gürbetal, Kiesental und REK Gantrisch
- Umfrage Gemeinden

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2028-2031; im B-Horizont: 2032-2035; im C-Horizont: ab 2036