

Gesamtüberarbeitung der Richtplaninhalte Verkehr (Strategiekapitel und Massnahmen B) Erläuterungen

1. Ausgangslage

Der kantonale Richtplan wurde im Bereich Verkehr und Mobilität im Rahmen der Gesamtüberarbeitung 2014 zuletzt umfassend aktualisiert. Seither wurden im Rahmen der zweijährlichen Leistungscontrollings punktuelle Anpassungen im Strategie- und Massnahmenteil vorgenommen. Anfang 2020 haben die kantonalen Verkehrsämter aufgrund veränderter Rahmenbedingungen grösseren Anpassungsbedarf im entsprechenden Richtplankapitel festgestellt.

Der Sachplan Verkehr ist das strategische Koordinationsinstrument für Strasse, Schiene, Luft- und Schifffahrt sowie den unterirdischen Gütertransport auf nationaler Ebene. Der bisherige Teil Programm des Sachplans Verkehr stammt aus dem Jahr 2006. Er wurde in den vergangenen zwei Jahren systematisch überarbeitet. Der neue Teil Programm «Mobilität und Raum 2050» wurde vom Bundesrat am 20. Oktober 2021 verabschiedet. Mit dem Teil Programm legt der Bund die Ziele und Grundsätze für die Planung von (nationalen) Verkehrsinfrastrukturen und -systemen fest. Der Programmteil «Mobilität und Raum 2050» steckt somit den Rahmen für die langfristige, mit der Raumentwicklung abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems ab. Die Inhalte des Sachplans Verkehr bilden für die Behörden von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden einen verbindlichen Rahmen für die Verkehrsdossiers und Programmbotschaften des Bundes, die Agglomerationsprogramme sowie die kantonalen Richt- und kommunalen Nutzungspläne.

Die Gesamtmobilitätsstrategie (GMS) des Kantons Bern stammt aus dem Jahr 2008 und wurde parallel zu den Richtplananpassungen '22 aufgrund neuer Rahmenbedingungen auf allen Staatsebenen sowie verändertem Mobilitätsumfeld im Sinne einer Evolution statt Revolution aktualisiert. Seit der ersten Veröffentlichung der GMS haben sich das Mobilitätsumfeld, das Verkehrsangebot und das Verkehrsverhalten im Kanton Bern in vielerlei Hinsicht verändert. Die in der GMS 2008 noch mit keinem Wort erwähnte Elektromobilität entwickelt sich rasant. Sharing gewinnt zunehmend an Bedeutung und Angebote wie «Mobility as a service» etablieren sich immer mehr.

Auch das Planungsinstrumentarium ist weiterentwickelt worden. Neben dem erwähnten Sachplan Verkehr (Teil Programm) des Bundes wurde auch das kantonale Planungsinstrumentarium für den ÖV (Angebotsbeschluss, Investitionsrahmenkredit IRK) und für den Strassenverkehr (Strassennetzplan, IRK Strasse, Sachpläne Veloverkehr und Wanderroutennetz) weiterentwickelt. Auf regionaler Ebene haben sich die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte etabliert. Schliesslich haben die bernischen Stimmberechtigten am 26. September 2021 dem Klimaschutz-Artikel deutlich zugestimmt. Mit dem neuen Verfassungsartikel setzt sich der Kanton Bern zum Ziel, bis 2050 klimaneutral zu sein und gibt sich damit einen klaren Auftrag zur Reduktion der Treibhausgase auch im Mobilitätsbereich.

Die beiden Instrumente Sachplan Verkehr, Teil Programm und Gesamtmobilitätsstrategie bilden die zentralen Grundlagen für den Strategieteil B des kantonalen Richtplans. Es ist folglich angezeigt, dieses Richtplankapitel und die daraus abgeleiteten Massnahmen zu überprüfen und an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Eine Arbeitsgruppe unter der Leitung von AÖV/AGR und unter Einbezug von TBA und AUE hat basierend darauf den Anpassungsbedarf im Strategie- und Massnahmenteil im Bereich Verkehr und Mobilität (Kapitel B) aufbereitet und bei Bedarf die Überarbeitung an die thematisch verantwortlichen Fachstellen delegiert. Eine strategische Steuergruppe – bestehend aus den Amtsvorstehern der involvierten Ämter – hat die Arbeiten begleitet und die zentralen Stossrichtungen für die Überarbeitung festgelegt:

- Inhaltliche Überarbeitung gemäss Aktualisierung kantonaler Gesamtmobilitätsstrategie
- Reduktion der Inhalte auf das Wesentlichste, Redundanzen vermeiden und Prüfung der Richtplanrelevanz
- Trennung strategischer und operativer Aufgaben, bzw. gesetzlicher Aufträge und konkreter Vorhaben/Planungen
- Koordination und Abstimmung mit Bundesinstrumenten verbessern und systematisieren
- Allgemein Schnittstellen von Themen und Instrumenten besser hervorheben
- Klarheit schaffen: Beschreibungen und Erläuterungen zu einzelnen Vorhaben ergänzen

2. Strategiekapitel B

Aus der angestrebten Entwicklung für den Kanton Bern ergeben sich thematische, räumliche und organisatorische Hauptziele für die Raumentwicklung im Kanton Bern. Die Hauptziele des kantonalen Richtplans werden in den Strategien auf thematischer Ebene umgesetzt. Im Strategiekapitel B «Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen» wird insbesondere die strategische Ausrichtung der raumrelevanten Verkehrspolitik konkretisiert. Ausgehend von den Herausforderungen bei der Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, bzw. der verschiedenen Verkehrsmittel werden der Handlungsbedarf und die behördenverbindlichen Ziele aufgezeigt.

Die strategische Ausrichtung der raumwirksamen Verkehrspolitik im Kanton Bern wurde im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassungen '22 neu strukturiert und gemäss obenstehenden Stossrichtungen umfassend überarbeitet. Das Kapitel wird neu in vier Bereiche gegliedert: die Perspektive der koordinierten Gesamtmobilität (B1), die Notwendigkeit zur Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (B2), den wesensgerechten Ausbau der Verkehrssysteme (B3) und die koordinierte Erarbeitung, bzw. Anwendung der dafür nötigen Planungsinstrumente (B4).

2.1 Kapitel B1 «Gesamtmobilität»

Die Verkehrs- und Siedlungstätigkeit sollen im Sinne der Nachhaltigkeit entwickelt und aufeinander abgestimmt werden. Der Kanton Bern verfügt über ein gut ausgebautes Verkehrsnetz. Es stellt die Erschliessung innerhalb des Kantonsgebietes und mit den Nachbarkantonen sicher. Für seine weitere Entwicklung verfolgt der Kanton eine Verkehrs- und Siedlungspolitik, die langfristig die natürlichen Ressourcen schont, Mensch und Umwelt vor negativen Auswirkungen schützt, die Mobilitätsgrundbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft befriedigt und die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs und die Kosteneffizienz erhöht. Das Gesamtverkehrssystem soll sicher sein und die Lärm- und Luftbelastung möglichst klein halten. Zu diesem Zweck werden insbesondere im Kapitel B1 «Gesamtmobilität» die Themen Klima, Umwelt und Energie aus einer gesamtverkehrlichen Perspektive beleuchtet und zusammengefasst. In diesem Kapitel wird zudem die aktualisierte Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern mit den wichtigsten, für die Raumordnung relevanten Zielsetzungen verankert.

2.2 Kapitel B2 «Abstimmung Verkehr und Siedlung»

Ein weiterer zentraler Aspekt ist die Lenkung der Siedlungsentwicklung auf Zentren und gut erschlossene Gebiete. Sie ist so zu lenken, dass wenig Verkehr erzeugt wird, dieser effizient abgewickelt werden kann und der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs hoch ist. Die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten ist prioritär in zentralen Lagen und gut erschlossenen Gebieten zu fördern sowie an Standorten, für die eine kostengünstige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann. Das Gesamtverkehrssystem soll die Erreichbarkeit der Agglomerationen, der Zentren und der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte gewährleisten. Verkehrsintensive Vorhaben

sind auf gut durch den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr erschlossene Gebiete zu beschränken. Entsprechende behördenverbindliche Zielsetzungen werden im Kapitel B2 «Abstimmung Verkehr und Siedlung» formuliert. Dabei wird neu auch die Lenkung von güterverkehrsintensiven Einrichtungen geregelt. Einzelne behördenverbindliche Zielsetzungen zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung wurden bislang im Richtplankapitel A «Den Boden haushälterisch nutzen und die Siedlungsentwicklung konzentrieren» aufgeführt. Damit inhaltliche Redundanzen vermieden und die Auffindbarkeit thematisch zusammenhängender Festlegungen erhöht werden können, wurden diese Zielsetzungen in das Kapitel B2 verschoben.

2.3 Kapitel B3 «Verkehrssysteme»

Die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems hängt massgebend vom Aufbau und der Abstimmung der verschiedenen Verkehrsnetze (Strasse, Schiene, Fuss- und Velowege) ab. Nur durch eine koordinierte Planung der Netze kann das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort gefördert werden. Der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr sind besonders in dichtbesiedelten Gebieten weiter zu fördern, wo die grössten Effekte bezüglich Erreichbarkeit, Kosten- und Umweltwirkung erzielt werden. Das Strassennetz soll sicher und leistungsfähig bleiben. Dabei haben Optimierung und Substanzerhalt Vorrang vor dem Ausbau. Zu vermeiden ist der gleichzeitige Ausbau der Verkehrsinfrastruktur resp. des Angebots für verschiedene Verkehrsträger, wenn dadurch unnötige Netzredundanzen entstehen. Mobilitätsketten sind zu optimieren. Für den Agglomerations-, den Freizeit- und den Güterverkehr werden umweltverträgliche Lösungen gesucht. Im ländlichen Raum ist eine angemessene Grundversorgung sicherzustellen. Der Aufbau der verschiedenen Verkehrssysteme sowie die Abstimmung der Netzentwicklungen werden in Kapitel B3 «Verkehrssysteme» thematisiert. Dazu wurden die bereits bestehenden Richtplanbestimmungen neu strukturiert, zusammengefasst und inhaltlich gemäss der überarbeiteten Gesamtmobilitätsstrategie aktualisiert.

2.4 Kapitel B4 «Planungsinstrumente»

Die organisatorische Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wird im neuen Kapitel B4 «Planungsinstrumente» erläutert. Verkehrs- und Mobilitätspolitik ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden, welche über zahlreiche Instrumente zur Planung des Verkehrs, wie Strategien, Konzepte, Richt-, Sach- und Nutzungsplanungen sowie dazugehörige Finanzierungsinstrumente verfügen. Das Zusammenspiel zwischen den Planungsinstrumenten auf den unterschiedlichen Ebenen ist komplex. Dies umso mehr, als die beteiligten Akteure die geltenden Planungen und vorhandenen Grundlagen aller Stufen zu berücksichtigen haben. Die Klärung von Rollen, Aufgaben und Inhalten in diesem Kapitel soll dazu beitragen, die Tätigkeiten der verschiedenen Akteure künftig noch besser aufeinander abzustimmen und noch bestehende Planungslücken zu schliessen. Die Mechanismen, Herausforderungen und Zielsetzungen werden in einzelnen Unterkapiteln zu den vier Planungsebenen Bund, Kanton, Region und Gemeinden strukturiert.

3. Massnahmenblätter

Aus den strategischen Zielen wird in den Massnahmenblättern der konkrete Handlungsbedarf abgeleitet, mit welchem die angestrebte Entwicklung optimal eingeleitet werden soll. Nachfolgend werden die wichtigsten Änderungen der Massnahmenblätter Verkehr aufgelistet und die neuen, aus der überarbeiteten Strategie abgeleiteten Massnahmenblätter genannt.

B_01 Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr bestimmen <i>ehemals B_10</i>	keine Anpassungen	
B_02 Verkehrsintensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen <i>ehemals B_01</i>	Nachführung und Aktualisierung durch Fachgremium ViV (neues Fahrtenregime)	E
B_03 Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnen	neues Massnahmenblatt (Umsetzungsauftrag GVLK)	E
B_04 Im internationalen und nationalen Schienenverkehr Prioritäten aus bernischer Sicht festlegen <i>ehemals B_03</i>	Fortschreibung	
B_05 Im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr Prioritäten setzen <i>ehemals B_04</i>	grössere Anpassungen (teilw. in Strategieteil, neuer Titel, zusätzliche Spalte «Beschreibung»)	E
B_06 Nationalstrassennetz weiterentwickeln <i>ehemals B_06 Nationalstrassennetz fertigstellen</i>	zusammengeführt mit ehemaligen MB B_13 «Nationalstrassennetz ausbauen»	
B_07 Kantonsstrassen weiterentwickeln <i>ehemals B_07 Strassennetzplan aktualisieren</i>	ersetzt ehemaliges Massnahmenblatt «Strassennetzplan aktualisieren», enthält die wichtigsten Vorhaben aus dem Strassennetzplan und den Agglomerationsprogrammen	
B_08 Verkehrsmanagement <i>ehemals B_11</i>	weiterentwickelt und auf die Agglomerationsprogramme abgestimmt	
B_09 Velorouten mit kantonaler Netzfunktion <i>ehemals B_12</i>	weiterentwickelt und zu gegebenem Zeitpunkt mit Velovorrangrouten zu ergänzen	
B_10 Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern	neues Massnahmenblatt (Umsetzungsauftrag GVLK)	E
B_11 Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte <i>ehemals B_15</i>	keine Anpassungen	

E: für diese Massnahme wurden separate Erläuterungen erstellt

Folgende Massnahmenblätter wurden gestrichen:

B_02 Massnahmen Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung	aufgehoben, um Redundanzen zu vermeiden (noch nicht umgesetzte Vorhaben wurden in sektorielle Massnahmenblätter überführt)	
B_08 Lärmschutz Strassenverkehr vollziehen	aufgehoben (wurde vom Bund zur Daueraufgabe erklärt)	
B_09 Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte	aufgehoben (Verschiebung in Strategieteil)	
B_13 Das Nationalstrassennetz ausbauen (Engpassbeseitigung und Betrieb)	zusammengeführt mit ehemaligen MB B_06 «Nationalstrassennetz fertigstellen»	
B_14 Güterverkehrs- und Logistikkonzept für den Kanton Bern erarbeiten	wurde ersetzt durch verschiedene Massnahmen aus den Umsetzungsaufträgen des GVLK (neue MB B_03 und MB B_10)	

3.1 Neustrukturierung Massnahmenblätter Strasse (ehemals B_06, B_07 und B_13)

Aufgrund verschiedener Änderungen der Rahmenbedingungen rund um die Strassenplanung wurden nicht nur die Strategiekapitel zum Strassenverkehr angepasst, sondern auch die entsprechenden Massnahmenblätter neu strukturiert, harmonisiert und gebündelt. Insbesondere die Massnahmenblätter B_06, B_07 und B_13 werden grundsätzlich überarbeitet.

Die Massnahmenblätter B_06 «Das Nationalstrassennetz fertigstellen» und B_13 «Das Nationalstrassennetz ausbauen (Engpassbeseitigung und Betrieb)» werden zusammengeführt (neu Massnahmenblatt B_06) und gestrafft. Der Kanton ist für die Fertigstellung des 1960 beschlossenen Netzes zuständig. Es betrifft dies heute die Schliessung der Netzlücke in Biel/Bienne. Das Generelle Projekt Westumfahrung Biel wurde im Jahr 2014 vom Bundesrat genehmigt. Das Ausführungsprojekt lag vom 18. April bis zum 23. Mai 2017 öffentlich auf und generierte ca. 635 Einsprachen. Aufgrund des regionalen Widerstands gegen das Projekt hat die Behördendelegation anfangs 2019 entschieden, eine Dialoggruppe aus Befürwortern und Gegnern einzusetzen, um Lösungen aus der Kontroverse rund um den Westast zu finden. Ende 2020 hat die Dialoggruppe ihren Schlussbericht präsentiert. Die Behördendelegation A5 hat Ende Dezember 2020 entschieden, die Empfehlungen der Dialoggruppe umzusetzen. In der Folge hat das UVEK auf Antrag des Kantons Bern das Plangenehmigungsverfahren zur A5 Westumfahrung Biel abgeschlossen. Per Anfang 2021 wurde eine neue übergeordnete Projektorganisation namens «Espace Biel/Bienne.Nidau» eingesetzt, welche die Empfehlungen aus dem Schlussbericht der Dialoggruppe weiterbearbeitet.

Die zu aktualisierenden und verbleibenden Inhalte in Bezug auf die Netzlücke Biel/Bienne aus dem Massnahmenblatt B_06 werden beibehalten und die restlichen Inhalte aufgehoben. Die bestehenden Inhalte im MB B_13 zu den Netzausbauten werden gemäss den individuellen Projektfortschritten aktualisiert, in das neue MB B_06 überführt und rechtskräftige Projekte aus dem Richtplan entlassen. Das neue, gebündelte Massnahmenblatt wird umbenannt in «Nationalstrassennetz weiterentwickeln». Es geht dabei primär darum, die kantonalen Interessen bei der Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes gegenüber dem Bund wirkungsvoll geltend zu machen.

Das Massnahmenblatt B_07 «Strassennetzplan aktualisieren» wird ersetzt durch neue Inhalte zur Weiterentwicklung des Kantonsstrassennetzes. Denn der Strassennetzplan wurde 2021 einer Gesamtüberarbeitung unterzogen. Das Instrument ist etabliert und seine Aktualisierung zu einer Daueraufgabe geworden. Im neuen Massnahmenblatt werden die wichtigsten, richtplanrelevanten Kantonsstrassenprojekte aufgeführt und räumlich abgestimmt. Dabei werden insbesondere die strategischen Projekte gemäss RRB 1009/2021 zu den RGSK/AP und SNP 2022-2037 berücksichtigt.

Die ehemaligen Massnahmenblätter B_11 (neu B_08) «Verkehrsmanagement» und B_12 (neu B_09) zu den Velorouten werden als zentrale Elemente der kantonalen Verkehrsplanung weiterentwickelt, konkretisiert und auf die Agglomerationsprogramme abgestimmt. Betreffend Veloverkehr sollen nach Abschluss der laufenden Machbarkeitsstudien zudem kantonale Velovorrangrouten festgesetzt werden, während der Sachplan Veloverkehr etabliert ist und seine Aktualisierung zu einer Daueraufgabe geworden ist. Auf Bundesebene wurde ein Velogesetz erarbeitet, welches am 01.01.2023 in Kraft getreten und direkten Einfluss auf die kantonalen Vorhaben hat. Zudem ist die Überarbeitung des kantonalen Strassengesetzes ebenfalls in Erarbeitung, dabei wird neu das Thema Mountainbike geregelt. Diese Änderungen werden ebenfalls einen Einfluss auf das Massnahmenblatt haben und in einer nächsten Überarbeitung berücksichtigt.

3.2 Aufhebung Massnahmenblatt B_02 «Massnahmen Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung»

Gemäss den Bundesrichtlinien zu den Agglomerationsprogrammen (Verordnung Programm Agglomerationsverkehr PAVV, Art. 19) müssen bestimmte Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen im kantonalen Richtplan festgesetzt werden: «Handelt es sich bei einer A-Massnahme um eine richtplanrelevante Verkehrsinfrastrukturmassnahme oder um eine eng mit einer solchen Massnahme verknüpfte Siedlungsmassnahme, so muss spätestens im Zeitpunkt des Abschlusses der Leistungsvereinbarung die A-Massnahme mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» im Richtplan eingetragen und der Eintrag vom Bund genehmigt sein. Diese Bestimmung konkretisiert die Voraussetzung gemäss Artikel 17c Buchstabe b MinVG, wonach die geplanten Massnahmen mit den kantonalen Richtplänen übereinstimmen müssen».

Diese Vorgabe wurde bisher im Massnahmenblatt B_02 des kantonalen Richtplans umgesetzt. Die meisten richtplanrelevanten Massnahmen der Agglomerationsprogramme waren aber bereits in den entsprechenden, sektoriellen Massnahmenblättern enthalten und wurden somit doppelt geführt. Diese Redundanz wird nun durch die Aufhebung des Massnahmenblattes B_02 korrigiert. Einzelne Vorhaben, welche bisher nur im B_02 verankert waren, werden in ein bestehendes Massnahmenblatt überführt.

Zudem müssen neue Vorhaben aus den Agglomerationsprogrammen der 4. Generation bereits im Rahmen dieses Richtplancontrollings '22 festgesetzt werden. Der Bund wird allerdings erst mit Vorliegen der Prüfberichte zu den Agglomerationsprogrammen 4. Generation (voraussichtlich 2. Hälfte 2022) definitiv entscheiden, welche Massnahmen richtplanrelevant sind. Für das Richtplancontrolling '22 ist dies zu spät. Aus diesem Grund wurden die Agglomerationsmassnahmen bisher nur aus kantonalen Sicht auf ihre Richtplanrelevanz geprüft und werden ebenfalls in den bestehenden Massnahmenblättern verankert.

3.3 Aufhebung Massnahmenblatt B_08 «Lärmschutz Strassenverkehr vollziehen»

Bis zur Sanierungsfrist vom 31.3.2018 konnten noch nicht alle Massnahmen der Erstsanierung fertiggestellt werden. Die Erstsanierung ist jedoch sehr weit fortgeschritten (über 90%) und wird voraussichtlich bis 2023 fertig gestellt sein. Auf einzelnen Abschnitten ist bereits eine Nachsanierung nötig. Eine Überprüfung der Lärmsituation wird auf dem gesamten Kantonsstrassennetz notwendig sein (unter anderem aufgrund der Verkehrszunahme sowie geänderten technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen für Lärmschutzmassnahmen). Dies wird gegebenenfalls zu weiteren Nachsanierungen führen. Die aktuelle Programmvereinbarung wurde zu diesem Zweck bis am 31.12.2024 verlängert. Anschliessend wird es mindestens zwei weitere Programmvereinbarungsperioden mit Bundessubventionen für den Strassenlärmschutz geben.

Am 1. Juli 2021 wurde vom Bundesrat eine weitere Änderung der Lärmschutzverordnung (LSV) genehmigt, wodurch der Strassenlärmschutz als gesetzliche Daueraufgabe festgelegt wurde. Die Weiterführung des Massnahmenblattes B_08 ist somit nicht mehr notwendig. Relevante Grundsätze werden in den Strategieteil überführt.

3.4 Aufhebung Massnahmenblatt B_09 «Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte»

Der Auftrag zur Erarbeitung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) ist im kantonalen Baugesetz (BauG) geregelt. Das Instrument der RGSK ist etabliert und wird laufend weiterentwickelt. Zur Entschlackung des kantonalen Richtplans werden die strategisch wichtigen Punkte in den Strategieteil B überführt, womit das Massnahmenblatt B_09 gestrichen werden kann.

Die folgenden Punkte aus dem Massnahmenblatt wurden sinngemäss in den Strategieteil überführt:

- Zielsetzung: Mit den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) sollen Gesamtverkehr und Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- und langfristig abgestimmt werden. Die RGSK sind ihrerseits eine Grundlage für die Abstimmung dieser Themen auf kantonaler Ebene.
- Massnahme: Der Kanton macht formale und inhaltliche Vorgaben für die RGSK, deren Überarbeitung und den Prozess (Art. 98a Abs. 3 BauG). Die Regionalkonferenzen und Regionen überarbeiten die RGSK alle vier Jahre. Die RGSK sind eine Grundlage für die Abstimmung dieser Themen auf kantonaler Ebene: Der Kanton beurteilt die RGSK auf ihre Genehmigungsfähigkeit und priorisiert die beantragten Projekte in einem Synthesebericht. Gestützt auf diese kantonale Synthese werden die kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumente in den Bereichen Siedlung und Verkehr (z.B. kantonaler Richtplan, Strassennetzplan, Sachplan Veloverkehr, Angebotskonzept ÖV) angepasst.