

## B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

### Ausgangslage

Verkehrs- und Siedlungsentwicklung beeinflussen sich gegenseitig. Die Strategien in diesen Politikbereichen müssen miteinander koordiniert werden, damit sie Wirkung entfalten. Die Verkehrs- bzw. Siedlungspolitik ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden. Basis der bernischen Verkehrspolitik bilden die Vorgaben des Bundes, die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie sowie die Festlegungen zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung im kantonalen Richtplan.

Die strategische Ausrichtung der raumwirksamen Verkehrspolitik im Kanton Bern ist nachfolgend in vier B 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).

## B1 Gesamtmobilität

### Das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort

Ein gut funktionierendes, umweltverträgliches Verkehrssystem ist eine zentrale Standortqualität. Ein kostengünstiges und attraktives Verkehrsangebot kann aber nur dann bereitgestellt werden, wenn die Verkehrsmittel dort eingesetzt werden, wo ihre jeweiligen Vorteile zum Tragen kommen. Der Leitsatz «Das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort» bildet die Grundlage für die Planung und Abstimmung der Gesamtmobilität im Kanton Bern.

## B1.1 4V-Strategie umsetzen

### Ausgangslage

Die Gesamtmobilitätsstrategie 2022 (GMS 2022) bildet den übergeordneten Rahmen für das kantonale Planungsinstrumentarium. Sie stellt eine strategische Grundlage zur zukünftigen kantonalen Mobilitätspolitik dar. In der GMS werden Ziele zur zukünftigen Ausgestaltung des kantonalen Verkehrssystems vorgegeben, daraus Strategien und Stossrichtungen zur Umsetzung abgeleitet und diese in Form von Handlungsfeldern konkretisiert. Die GMS baut auf die durch den Bund gesetzten Rahmenbedingungen auf, legt den Fokus aber auf den kantonalen Handlungsspielraum und gibt für die regionalen und kommunalen Planungen wichtige Leitlinien vor. Der Richtplan schafft die Voraussetzungen dafür, dass die GMS auch raumbezogen umgesetzt wird.

Es ist vorgesehen, den Umsetzungsstand der Gesamtmobilitätsstrategie in einem Monitoring alle vier Jahre zu überprüfen. Zusätzlich soll mit einem Controlling auch die Wirkung der GMS überprüft werden.

### Herausforderungen

### Mobilitätspolitik auf die drei Nachhaltigkeitsdimensionen ausrichten

Der Kanton Bern baut seine Gesamtmobilitätsstrategie auf folgender Vision auf: «Der Kanton Bern verfolgt eine auf alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen ausgerichtete Mobilitätspolitik: 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».

### 4V-Strategie zur

Um die Realisierung der Vision eines nachhaltigen Mobilitätssystems zu erreichen,

Erreichung eines nachhaltigen Mobilitätssystems

setzt der Kanton Bern eine 4V-Strategie um: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen.

- Vermeiden: Das Wachstum des Verkehrsaufkommens bringt zahlreiche Probleme mit sich wie eine reduzierte Sicherheit oder überlastete Verkehrsinfrastrukturen. Verkehr soll deshalb durch die Realisierung von Siedlungen der kurzen Wege und die Abstimmung von Verkehr und Siedlung möglichst vermieden werden.
- Verlagern: Der Verkehr soll möglichst auf flächensparende und umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden, um Überlastungen im urbanen Raum und Umweltbelastungen zu reduzieren. Weiter soll das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf von den Spitzenzeiten weg verlagert werden.
- Verträglich gestalten: Der Verkehr soll möglichst siedlungs- und umweltverträglich gestaltet werden, etwa durch siedlungsorientierte Strassenraumgestaltungen. Gleichzeitig muss die Verkehrspolitik auch finanziell für den Kanton verträglich sein.
- Vernetzen: Sowohl die «digitale Vernetzung» von Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastrukturen zur Optimierung des Mobilitätssystems als auch die «physische Vernetzung» in Form von attraktiven multimodalen Wegketten sollen verbessert werden. Die digitale Vernetzung ist Treiber der physischen Vernetzung. Sie ermöglicht nutzerfreundlichere und niederschwelligere Angebote und bringt damit neue Mobilitätsoptionen hervor. Gleichzeitig kommt der Vernetzung eine Querschnittfunktion zu, indem sie dabei hilft, die Stossrichtungen der anderen drei V's umzusetzen und die Mobilität insgesamt nachhaltiger zu machen.

### Zielsetzungen

In der GMS 2022 werden Teilziele und Stossrichtungen für die Gesamtmobilität definiert. Die 4V-Strategie und die nachfolgenden Zielsetzungen aus der GMS 2022 sind besonders raumrelevant und werden mit der Verankerung im kantonalen Richtplan für den Kanton und die nachgelagerten Ebenen (Regionalkonferenzen resp. Regionen und Gemeinden) sowie für die Abstimmung mit den Nachbarkantonen und dem Bund behördenverbindlich. Es handelt sich hierbei um eine Auswahl der in der GMS 2022 festgelegten Teilziele. Weitere Teilziele und Stossrichtungen sind in den nachfolgenden Unterkapiteln verankert.

- |            |  |
|------------|--|
| <b>B01</b> | Der Kanton Bern verfolgt zur Erreichung des übergeordneten Ziels eines nachhaltigen Mobilitätssystems in seinen Projekten und Planungen die 4V-Strategie: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen. |
| <b>B02</b> | Der Kanton Bern ist durch eine überdurchschnittlich gute Anbindung an die nationalen und internationalen Verkehrsnetze für Bevölkerung und Unternehmen gut erreichbar.   |
| <b>B03</b> | Alle Regionen und Gemeinden verfügen über eine Basiserschliessung.   |
| <b>B04</b> | Die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen werden optimal ausgenutzt und Überkapazitäten vermieden.   |
| <b>B05</b> | Dem barrierefreien Reisen (Zugang zu Bauten und Anlagen) ist Rechnung zu tragen und gemäss Behindertengleichstellungsgesetz umzusetzen.  |

## Ausgangslage

Die Mobilität ist sowohl für rund ein Drittel des gesamten Energieverbrauchs wie auch des Treibhausgasausstosses verantwortlich. Der Kanton Bern hat einerseits die Klimaneutralität bis 2050 in seiner Verfassung verankert, andererseits ein Bereichsziel Mobilität in seiner Energiestrategie festgelegt. Damit diese Ziele der Energie- und Klimapolitik des Kantons Bern erreicht werden, soll beispielsweise eine möglichst konzentrierte Siedlungs- und Raumentwicklung zur Vermeidung und Verlagerung des Verkehrs führen. Andererseits sind für den verbleibenden Verkehr eine höhere Energieeffizienz und die Umstellung auf fossilfreie alternative Antriebe der Fahrzeuge, wo möglich, notwendig. Der Einfluss des Kantons ist neben der Energiepolitik, der Verkehrspolitik und der Raumplanung vor allem im Bereich bei der Anpassung an den Klimawandel gegeben. Schliesslich beeinflusst nicht einzig der Verkehr das Klima negativ. Die klimatischen Veränderungen haben ebenfalls beträchtliche Auswirkungen auf die Mobilität und den Raum. So werden z.B. klimabedingte Natur- und Extremwetterereignisse steigende Kosten für den Unterhalt und Bau der Verkehrsinfrastrukturen zur Folge haben (Asphaltschäden, Gleisverformungen, Instabilitäten, etc.). Weiter können die zukünftig höheren Temperaturen und die Zunahme der Hitzetage den Freizeitverkehr in die Berge und an die Seen und Gewässer verstärken.

MIV-Anteil durch Umstieg auf Fuss- und Veloverkehr, sowie ÖV verringern

**Herausforderungen**

Um den CO<sub>2</sub>-Austoss zu senken, ist die Zunahme des gesamten Verkehrs zu beschränken und sind die Anteile des öffentlichen und des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit des Gesamtverkehrs zu erhöhen. Fehlanreize bei der Erstellung neuer Bauten zu Wohn-, Arbeits- oder anderen Nutzungen führen jedoch zur vermehrten Autobenutzung und damit, abhängig vom Antrieb des Autos, zu höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen. Von Gesetzes wegen müssen bei Bauten mehr Parkplätze realisiert werden, als aus einer Gesamtverkehrssicht notwendig. Deshalb ist insbesondere an Lagen, welche eine gute ÖV-Erschliessung aufweisen, die geltende Parkplatzerstellungspflicht zu überdenken und anzupassen. Gleichzeitig ist der notwendige zusätzliche Raum für den Fuss- und Veloverkehr raumplanerisch zu sichern.

Förderung von alternativen Antrieben des verbleibenden MIV und der dafür benötigten Infrastruktur

Zur Erreichung der Klimaneutralität des Verkehrs und den kantonalen Energiezielen ist der verbleibende motorisierte Individualverkehr (MIV) auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben umzustellen. Durch die absehbare Entwicklung bei den Neuzulassungen der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, welche zu einer Reduzierung der Luft- und Lärmbelastungen führen, wird eine entsprechende Betankungs- und Ladeinfrastruktur benötigt. Im Rahmen seiner Möglichkeiten unterstützt der Kanton dies sowohl raumplanerisch wie auch energiepolitisch.

Dekarbonisierung des ÖV

Auch beim öffentlichen Verkehr steht die Umstellung des noch vorwiegend durch fossile Brennstoffe betriebenen Busverkehrs auf fossilfreie Antriebe an. Fossilfreie Antriebe sind prioritär auf Linien mit einer grossen positiven Wirkung auf die Bevölkerung (geringere Emissionen und Lärm) zu fördern. Um fossilfreie Busse im ÖV zu fördern, ist ein Ausbau der entsprechenden Lade- bzw. Tankinfrastruktur sowie allenfalls der Depots und Garagen notwendig.

Verkehrsinfrastrukturen auf klimatische Veränderungen abstimmen

Je nach Topographie ist die Wirkung und die Anpassung an den Klimawandel unterschiedlich. Überall werden die zunehmenden Wetterextreme tendenziell zu höheren maximalen Abflüssen in den Fliessgewässern mit vermehrten Überschwemmungen und zu stärkerem Oberflächenabfluss führen. Die Verkehrsinfrastrukturen, namentlich Brücken und Durchlässe, müssen entsprechend angepasst werden. In den Alpen und Voralpen, aber auch im Emmental und Jura gilt es zudem, die Infrastrukturen auf grössere geschiebeführende Prozesse wie Murgänge, Hangrutsche und auch Steinschlag

auszulegen. In den Siedlungsräumen und insbesondere in den urbanen Gebieten stehen die hitzemindernde Gestaltung der Strassenräume und die Erhöhung der Kapazität der Strassenentwässerungsanlagen, aber auch der kommunalen Kanalisationen im Vordergrund. Die Verbesserung der Klimaresilienz des Verkehrs und insbesondere der Verkehrsinfrastrukturen im Sinne der Widerstandsfähigkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels ist eine zentrale Herausforderung.

Den Landverbrauch und andere negative Umweltauswirkungen durch Verkehrsinfrastrukturen minimieren

Infrastrukturen des Verkehrs (Bau, Betrieb und Unterhalt) beanspruchen Boden und beeinträchtigen dadurch ökologische Bodenfunktionen. Damit nicht zusätzliche Flächen versiegelt werden müssen, sind einerseits flächensparende Verkehrsmittel zu priorisieren. Zum anderen sollen betriebliche und infrastrukturelle Ausbauten vor Neubauten geprüft werden, damit der Landverbrauch auf ein Minimum reduziert wird. Gleichzeitig sind die Verkehrsinfrastrukturen sorgfältig in die Landschaft zu integrieren und die gross- und kleinräumigen Trennwirkungen zu minimieren.

#### Zielsetzungen

- B06** Die Klimaresilienz des Verkehrs und insbesondere der Verkehrsinfrastrukturen wird verbessert, indem die Auswirkungen des Klimawandels auf den Verkehr vertieft geprüft, raumplanerische und infrastrukturelle Massnahmen ausgearbeitet und umgesetzt werden.
- B07** Die Energieeffizienz des Gesamtverkehrs erhöht sich markant und der Landverkehr ist klimaneutral. Der motorisierte Individualverkehr wird reduziert sowie möglichst umweltfreundlich und flächensparend abgewickelt.
- B08** Verkehrsinfrastrukturen sind bezüglich Landverbrauch auf ein notwendiges Minimum beschränkt und gut in die offene Landschaft und in die Siedlungsräume integriert. Ihre Trennwirkung ist auf ein Minimum reduziert und vorhandene Barrieren bei sich bietenden Gelegenheiten abgebaut. Die durch Infrastrukturausbauten tangierten Umweltinteressen werden bei der Planung frühzeitig ermittelt und berücksichtigt.
- B09** Bei der Gestaltung von Strassenräumen werden vermehrt Materialien und Bepflanzungen mit positiver siedlungsökologischer und siedlungsklimatischer Wirkung verwendet.
- B10** Durch den Verkehr verursachte Lärm- und Luftbelastungen sowie Belastungen aus nicht-ionisierender Strahlung (wie z.B. Licht) sind auf ein Minimum reduziert.

## B2

### Abstimmung Verkehr und Siedlung

Ausgangslage

Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung hat im Kanton Bern Tradition: Mit dem Programm der Entwicklungsschwerpunkte ESP setzt der Kanton Bern seit 1989 Schwerpunkte von Zonen für Arbeit und Dienstleistungen an verkehrlich gut erschlossenen, zentralen Lagen. Mit der Abstimmung von Verkehr, Siedlung und Lufthygiene («Fahrleistungsmodell») schaffte der Kanton Bern 2001 die Voraussetzungen für eine optimale Ausnützung der Handlungsspielräume zur Ansiedlung von verkehrsintensiven Vorhaben an strategisch wichtigen kantonalen Standorten unter der Berücksichtigung der örtlichen Belastbarkeit. Zur Lenkung der Siedlungsentwicklung auf gut mit dem ÖV erschlossene Lagen wurden 2006 Einzonungsregeln festgelegt, welche eine Erschliessung mit dem ÖV verbindlich vorgeben. Auf der regionalen Ebene wurden mit Mobilitätsstrategien, den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten RGSK und den Agglomerationsprogrammen behördenverbindliche regionale Planungen für die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung erarbeitet, welche

regelmässig aktualisiert werden. Sie stellen die Grundlage für das kantonale und das kommunale Planungsinstrumentarium in den Bereichen Verkehr und Siedlung dar.

## B2.1 Siedlungsentwicklung auf Lagen mit guter ÖV-Erschliessung lenken

### Kurze Wege ermöglichen **Herausforderungen**

Die Siedlungsplanung hat einen starken Einfluss auf die Ausstattung der Haushalte mit privaten Verkehrsmitteln und ÖV-Abos und somit auf das Verkehrsaufkommen. Je besser das Wohnumfeld auf kurzen und attraktiven Wegen verbunden ist mit Gütern des täglichen Bedarfs, Freizeiteinrichtungen, Schulen, Arbeitsplätzen und Orten der Begegnung und Erholung, umso weniger Verkehr geht potenziell von diesem Wohnumfeld aus.

### Erreichbarkeit gewährleisten

Der grösste Teil der Bevölkerung im Kanton Bern ist sowohl mit dem ÖV wie auch mit privaten Verkehrsmitteln gut erschlossen. Die gute Erreichbarkeit soll auch zukünftig gewährleistet werden. Die knappen Mittel können am effizientesten eingesetzt werden, wenn sich die Siedlungsentwicklung schwerpunktmässig auf Gebiete ausrichtet, die mit dem ÖV gut erschlossen sind oder effizient erschlossen werden können. Das schont zugleich die Umwelt und schützt die Landschaft.

### Erschliessungsqualität ÖV gezielt verbessern

Neben dem Fuss- und Veloverkehr ist die ausreichende Erschliessung von Wohngebieten, Arbeitsplatzschwerpunkten und publikumsorientierten Nutzungen mit dem ÖV eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige räumliche Entwicklung. Der Kernansatz in der Abstimmung von Verkehr und Siedlung zielt daher darauf ab, die Siedlungsentwicklung auf Lagen mit guter ÖV-Erschliessung zu lenken. Planerische Vorhaben wie Ein- oder Umzonungen bedingen deshalb eine ausreichende ÖV-Erschliessungsqualität.

### Bedarfsangebote als Ergänzung des klassischen ÖV-Angebotes sicherstellen

Insbesondere in schwach besiedelten Gebieten, wo eine zu geringe oder disperse ÖV-Grundnachfrage besteht und das Einzugsgebiet mit klassischen Liniensystemen und festen Haltestellen nicht adäquat abgedeckt werden kann, sind alternative Erschliessungsformen zu prüfen. Innovative Bedarfsangebote können klassische ÖV-Angebote ergänzen. Der Übergang zwischen ÖV- und Bedarfsangeboten ist dabei möglichst attraktiv auszugestalten.

### Zielsetzungen

- B11** Die Siedlungsentwicklung orientiert sich schwerpunktmässig an den bestehenden Infrastrukturen des ÖV.
- B12** Die Erschliessungsqualität einzelner Gebiete wird anhand quantitativer Kriterien (Haltestellenkategorien und Güteklassen der ÖV-Erschliessung) berechnet und im Richtplan festgelegt.  
→ **Massnahme B\_01 Erschliessungsqualität mit dem ÖV bestimmen**
- B13** Die Siedlungsentwicklung nach innen sowie gezielte Siedlungserweiterungen werden auf die bestehenden oder geplanten Verkehrsinfrastrukturen abgestimmt. Die Verkehrsinfrastruktur trägt ihrerseits zur Siedlungsentwicklung nach innen bei. Damit werden kurze Wege innerhalb des Siedlungsgebietes ermöglicht und Voraussetzungen für die Aufwertung von Zentrumsgebieten geschaffen. Zu berücksichtigende Anforderungen stellen u. a. die Erreichbarkeit, die ÖV-Erschliessungsgüte, Kapazitätsüberlegungen bei bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sowie die Durchlässigkeit der Gebiete für den Fuss- und Veloverkehr dar.

- B14** Investitionen in neue Verkehrsinfrastrukturen erfolgen aus gesamtverkehrlicher Perspektive und werden mit den Zielen der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Verkehrsinfrastrukturen und das Verkehrsangebot werden primär dort weiterentwickelt, wo die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung liegen. Bei stark wachsenden Siedlungsschwerpunkten ist eine sehr gute ÖV-, Velo- und Fussverkehrserschliessung sichergestellt.
- B15** Der Fokus der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung liegt dabei in den urbanen Kerngebieten sowie in den Gemeinden im Raumtyp «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen». Im urbanen, dicht besiedelten Raum werden flächeneffiziente Verkehrsmittel priorisiert. Der Anteil von ÖV, Fuss- und Veloverkehr am Modalsplit ist hier hoch. In den übrigen Räumen geht es vorwiegend um die Substanzerhaltung und die Sicherstellung der guten Grunderschliessung in den Bereichen MIV und Fuss- und Veloverkehr, sowie um eine nachfrage- und potenzialgerechte Erschliessung mit dem ÖV.

## B2.2 Verkehrsintensive Vorhaben (VIV) an gut erschlossene Lagen lenken

Ansiedlung von verkehrsintensiven Vorhaben lenken

### Herausforderungen

Für die Umsetzung der Ziele der Raumplanung ist die Ansiedlung von verkehrsintensiven Vorhaben (VIV) in der Nähe von Siedlungsschwerpunkten sowie die gute Anbindung an den ÖV von zentraler Bedeutung. Die Standorte für VIV werden daher raumplanerisch festgelegt. Die dazu nötigen Kriterien werden in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Die Abstimmung mit den Vorgaben des Umweltschutzes (primär Lärmschutz und Luftreinhaltung) und den Verkehrskapazitäten erfolgt im Rahmen von gebietsbezogenen Betrachtungen in der Richt- oder Nutzungsplanung.

### Zielsetzungen

- B16** Verkehrsintensive Vorhaben (VIV) werden an gut erschlossene Lagen gelenkt. Kantonale VIV-Standorte werden im kantonalen Richtplan bezeichnet. Regionale VIV-Standorte liegen in der Regel in den urbanen Kerngebieten der Agglomerationen gemäss Raumkonzept sowie in den Zentren der 1. bis 3. Stufe und werden in den RGSK bezeichnet.

→ **Massnahme B\_02, Verkehrsintensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen**

## B2.3 Güterverkehrsintensive Vorhaben (GVIV) an gut erschlossene Lagen lenken

Ansiedlung von güterverkehrsintensiven Vorhaben lenken

### Herausforderungen

Neben der Ansiedlung von verkehrsintensiven Vorhaben sind auch güterverkehrsintensive Vorhaben an geeignete Standorte zu lenken. Im Rahmen des Güterverkehrs- und Logistikkonzeptes (GVLK) zeigt der Kanton Bern auf, wie eine effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Volkswirtschaft langfristig sichergestellt wird und die dazu benötigten Logistikflächen unter Berücksichtigung der verschiedenen räumlichen, ökologischen und verkehrlichen Bedürfnisse gesichert werden. Für die Logistik wird im GVLK folgendes Ziel definiert: «Eine effiziente Logistik ist ein zentraler Standortfaktor für Unternehmen und auch für Haushalte von grosser Bedeutung. Der Kanton Bern sorgt für den Erhalt und eine gezielte und qualitative Weiterentwicklung der Lo-

gistik als Standortfaktor». Das GVLK legt dazu die Hauptstossrichtung «Flächensicherung und optimale Abstimmung Raumplanung und Logistik/ Güterverkehr» fest. Die planerischen Grundsätze und Anforderungen an güterverkehrsintensive Vorhaben (GVIV) werden im kantonalen Richtplan festgelegt.

### Zielsetzungen

- B17** Um die Entwicklung der Logistikstandorte im Kanton Bern auf gut geeignete und erschlossene Gebiete zu lenken, bezeichnet der Kanton Bern im Richtplan «Gunstlagen für Logistik» und grössere, für Logistik geeignete Gebiete als "Vorranggebiete für Logistikknutzungen".  
 → **Massnahme B\_03, Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistikknutzungen bezeichnen**
- B18** Güterverkehrsintensive Nutzungen haben grosse Auswirkungen auf den Verkehr, den Raum und die Umwelt. Der Kanton Bern legt deshalb im Richtplan fest, welche Planungsgrundsätze und Anforderungen für güterverkehrsintensive Vorhaben gelten. Für die Ausgestaltung der Regelungen erfolgt eine Abstimmung mit Instrumenten auf kommunaler, regionaler und kantonomer Ebene.

## B3

### Verkehrssysteme

#### Ausgangslage

Die Verkehrssysteme des Kantons Bern dienen ganz unterschiedlichen Anliegen der Nutzer/innen: Sie stellen das Netz für den Personen- und den Gütertransport bereit und haben zugleich die Bedürfnisse des Alltags- wie auch des Freizeitverkehrs abzudecken. Hinzu kommt die Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel auf der Strasse und der Schiene.

Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung (Art. 34 KV):

- Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.
- Sie berücksichtigen beim Strassenbau die Bedürfnisse des nicht motorisierten Verkehrs.
- Sie berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen.

Das wachsende Verkehrsaufkommen ist mit einer gesamtverkehrlichen Strategie zu bewältigen, bei der die unterschiedlichen Anforderungen der Verkehrsarten und -mittel berücksichtigt werden. Der Freizeitverkehr wächst stark und verteilt sich auf den ganzen Raum. Er hat eine viel kleinere Regelmässigkeit als der Arbeitsverkehr und verteilt sich im ganzen Raum. Deshalb stellt er zunehmend grössere Herausforderungen an das Verkehrssystem. Bei der Optimierung und Weiterentwicklung des Verkehrssystems sind deshalb alle Anforderungen zu berücksichtigen.

### B3.1

#### Netz- und Angebotsstrategie öffentlicher Verkehr festlegen

#### Ausgangslage

Das Angebot und die Netzstruktur des öffentlichen Verkehrs richten sich nach der Nachfrage, dem Potenzial und den verfügbaren Mitteln. Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr sowie die Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr legen für den Personenverkehr die für die Bestellung eines ÖV-Angebots erforderlichen Auslastungs- und Kostendeckungsgrade fest. Der Kanton Bern ist verantwortlich für das ÖV-Angebot des Orts- und Regionalverkehrs und für die Infrastrukturentwicklung im öffentlichen Ortsverkehr. Die Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs erfolgt

durch Bund und Kantone gemeinsam. Die Anbindung des Kantons an das nationale und internationale Schienenverkehrsnetz liegt im Zuständigkeitsbereich der Bahnen sowie des Bundes.

ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung positionieren

#### Herausforderungen

Die Weiterentwicklung des Verkehrssystems ist in Einklang mit den Siedlungsentwicklungspotenzialen zu planen. Der öffentliche Verkehr stellt dabei das Rückgrat der künftigen Siedlungsentwicklung dar.

Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen Raumtypen berücksichtigen

Die unterschiedlichen Raumtypen bzw. Entwicklungsräume des Kantons Bern stellen unterschiedliche Anforderungen an das Mobilitätssystem. So müssen die Leistungsfähigkeit und Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs insbesondere um die Agglomerationen erhöht werden, damit sich der ÖV als Hauptverkehrsmittel in, zu und zwischen den Agglomerationen etabliert. In den Regionalzentren und ihren Einzugsgebieten sowie in Gebieten mit mittlerer Siedlungsdichte decken der öffentliche und der individuelle Verkehr die Bedürfnisse gemeinsam ab, weshalb eine optimale gegenseitige Ergänzung anzustreben ist. In schwach besiedelten Gebieten, wie beispielsweise Hügel- und Berggebieten, dient der ÖV der Mobilitätsgrundversorgung. Durch die Mindesterschliessung mit dem ÖV werden auch in diesen Gebieten eine soziale und wirtschaftliche Integration ermöglicht. Ein Spezialfall stellen die touristischen Gebiete dar, welche meistens in ländlichen Gebieten liegen, aber saison-, tages- und wetterabhängig eine hohe Nachfrage des Freizeitverkehrs aufweisen. Die raumübergreifende Planung gewährleistet die bedarfsgerechte Mobilität zwischen den verschiedenen Raumtypen.

Infrastrukturen bedarfsgerecht entwickeln

Die Angebotsqualität des öffentlichen Schienenverkehrs wird massgeblich durch die Infrastrukturen mitbestimmt. Anpassungen bei den Infrastrukturen bedingen meist einen wesentlichen Mitteleinsatz und längere Planungs- und Realisierungszeiträume. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist diesbezüglich vorausschauend zu entwickeln und frühzeitig mit der räumlichen Entwicklung des Siedlungsgebietes abzustimmen. Die Infrastrukturen sind bedarfsgerecht zu entwickeln. Bevor neue Infrastrukturen gebaut werden, sind alternative Massnahmen zur besseren Auslastung der bestehenden Infrastrukturkapazitäten zu prüfen.

#### Zielsetzungen

**B19** Der öffentliche Verkehr wird als Rückgrat der Siedlungsentwicklung gefördert und gestärkt. Die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Raumtypen werden bei der Festlegung der Netz- und Angebotsstrategie des ÖV berücksichtigt.

**B20** Der Kanton sorgt für eine bedarfsgerechte Entwicklung der Infrastrukturen, wobei alternative Massnahmen zur besseren Auslastung der bestehenden Infrastrukturkapazitäten vor neuen Ausbauten geprüft werden.

## B3.2

### Anbindung an den nationalen und internationalen Schienenverkehr sicherstellen

Ausgangslage

Der Kanton Bern erhält und verbessert seine Standortqualität insbesondere auch durch eine optimale Einbindung seiner Zentren in das nationale und internationale Schienenverkehrsnetz. Mit seiner zentralen Lage um einen wichtigen Knoten der nationalen West-Ost- und Nord-Süd-Achsen verfügt der Kanton Bern über eine sehr gute Ausgangslage für die Einbindung in das nationale und internationale Schienennetz. Der Kanton Bern vertritt gegenüber dem federführenden Bundesamt für Verkehr (BAV)



seine Interessen in Bezug auf den nationalen und internationalen Schienenverkehr.

Nationale Schieneninfrastruktur mitgestalten

### Herausforderungen

Seit der Neuregelung zur Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) beschränken sich die Handlungsmöglichkeiten der Kantone auf die Einflussnahme im Rahmen der nationalen Entwicklungsprogramme. Der Kanton formuliert und begründet seine Angebotsvorstellungen gegenüber dem Bund und setzt sich gemeinsam mit den west- und nordwestschweizerischen Planungsregionen der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) für den notwendigen Infrastrukturausbau ein.

Kanton an europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz anbinden

Die Anbindung der Schweiz und des Kantons Bern an das europäische Netz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahnen ist ein Anliegen von hoher Priorität. Der Kanton Bern bringt seine Anliegen zusammen mit seinen Nachbarkantonen und den KöV-Planungsregionen auf Bundesebene ein. Für den Wirtschafts- und Tourismusstandort Bern sind insbesondere die internationalen Verbindungen Richtung Italien, Deutschland und Frankreich von Bedeutung.

Nachtzugverbindungen fördern

Nachtzugverbindungen sind eine attraktive, bequeme und klimafreundliche Möglichkeit für längere Reisen innerhalb von Europa. Eine gute Anbindung des Kantons Bern an Nachtzugsverbindungen ist nicht nur für den Reiseverkehr ins Ausland von Bedeutung, sondern auch für den Kanton Bern als Reiseziel. Im Kanton Bern gibt es aktuell keine Nachtzugsverbindungen mehr.

Fernbusse als ergänzendes Angebot zum ÖV festlegen

Nebst der internationalen Anbindung per Bahn, sind auch internationale Verbindungen mit dem Bus von Bedeutung. Im europäischen Raum sind diese Buslinien liberalisiert und Gesuche werden durch den Bund bewilligt, wenn die formalen und technischen Rahmenbedingungen eingehalten werden. Fernbuslinien sind im Kanton Bern als ergänzendes Angebot zum Bahn- und Luftverkehr auf Fernverkehrsstrecken mit schwachen ÖV-Verbindungen zu verstehen. Die Fernbushalte sind zwingend mit entsprechender Anbindung an das städtische oder regionale ÖV-Netz zu planen. Die Bushaltestellen oder Busbahnhöfe sind im Zuständigkeitsbereich der Standortgemeinden.

### Zielsetzungen

- B21** Der Kanton setzt sich für eine optimale Einbindung ins nationale Schienennetz ein. Von besonderem Interesse sind:
- Ausbau des Städtennetzes im ½-Stunden-Takt mit Verdichtungen auf nachfragestarken Korridoren zum ¼-Stunden-Takt
  - optimale Abstimmung mit der Berner S-Bahn und dem übrigen Regionalverkehr
  - Direktverbindungen zu internationalen Flughäfen sowie zu Destinationen des Freizeit- und Tourismusverkehrs
- B22** Der Kanton setzt sich für eine optimale Einbindung in das internationale Schienennetz ein. Im internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr setzt sich der Kanton besonders für folgende, bestehenden und neuen Verbindungen ein:
- Tagesverbindungen mit Reisezeiten von 4 bis 8 Stunden
  - Nachtzugverbindungen in Richtung Berner Oberland und in die Hauptstadt
- ➔ **Massnahme B\_04, Im Internationalen und nationalen Schienenverkehr Prioritäten aus bernischer Sicht festlegen**
- B23** Der Kanton befürwortet Fernbuslinien als ergänzendes Angebot zum Bahn- und Luftverkehr auf Fernverkehrsstrecken mit schwachen ÖV-Verbindungen. Die Fernbus-

halte werden zwingend mit entsprechender Anbindung an das städtische und regionale ÖV-Netz geplant. Fernbuslinien werden nicht durch Ortszentren geführt, sondern an den Agglomerationsrand und vorzugsweise in die Nähe eines Autobahnanschlusses gelegt.

### B3.3 Öffentlichen Orts- und Regionalverkehr weiterentwickeln

#### Herausforderungen

Grunderschliessung und Zubringer zum Fernverkehr stärken

Um den öffentlichen Verkehr als attraktive Mobilitätsdienstleistung positionieren zu können, muss der Betrieb des Regionalverkehrs den Qualitätsanforderungen und Bedürfnissen der Kunden entsprechen. Dazu gehört eine fortlaufende Qualitätssicherung mit hoher Zuverlässigkeit, Sicherheit, Barrierefreiheit und guten Anschlüssen der einzelnen Verbindungen. Durch die stetige Nachfragezunahme besteht auf verschiedenen Regionalverkehrslinien ein grosser Handlungsdruck für gezielte Verbesserungen. Die zahlreichen Regional-, S-Bahn- und Buslinien des Kantons Bern übernehmen eine wichtige Rolle als Grunderschliessung und als Zubringer für das nationale Fernverkehrsnetz.

Berner S-Bahn weiterentwickeln

Das Angebot der Berner S-Bahn soll weiter verbessert werden. Im Grossraum Bern funktioniert die S-Bahn als leistungsfähiger Grobverteiler mit Umsteigepunkten zu den Feinverteilern Tram und Bus. Mit beschleunigten S-Bahnen für Städte, urbane Kerngebiete der Agglomerationen und regionale Zentren soll die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung nach innen gestärkt werden. Eine Voraussetzung für die Weiterentwicklung ist die Umsetzung der mit den bereits bestehenden und künftigen Ausbauschritten beschlossenen Infrastrukturausbauten im Knoten Bern.

Feinverteilung durch verknüpften Ortsverkehr verbessern

Im Ortsverkehr ist eine Qualitätssteigerung des Betriebs anzustreben. In den städtischen Agglomerationen werden das Angebot der Feinerschliessung verbessert und die Kapazitäten erhöht. Wo sinnvoll und notwendig werden stark frequentierte Buslinien zur Erhöhung der Kapazität und zur Attraktivitätssteigerung auf Tram umgestellt. Dadurch können sehr dichte Takte (<5') vermieden werden, was sich positiv auf den Gesamtverkehr auswirkt. Durch die Abstimmung ihrer Anschlüsse werden Tram und Bus an geeigneten Bahnhöfen optimal mit dem Regional- und Fernverkehr verknüpft. Die entsprechenden Infrastrukturen sind im Sinne einer optimalen physischen Verknüpfung auszugestalten. Mittels Verkehrsmanagement, insbesondere der Buspriorisierung auf Strassen, sollen die Fahrzeiten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs reduziert und die Anschlüsse gesichert werden. Zudem zieht der Kanton vermehrt Durchmesserlinien in Betracht und überprüft bestehende und mögliche neue tangentielle Verbindungen.

Infrastruktur bei Kapazitätsengpässen ausbauen

In den Verkehrssystemen der grossen und mittleren Agglomerationen bestehen Kapazitätsengpässe. Mit der erwarteten Zunahme des Verkehrsaufkommens stösst der öffentliche Verkehr insbesondere in der Agglomeration Bern an seine Kapazitätsgrenzen. Der Ausbau der Infrastruktur stösst an ökologische, ökonomische und räumliche Grenzen. Zur Bewältigung dieser Herausforderungen im Regional- und Ortsverkehr setzt der Kanton klare Prioritäten für den Infrastrukturausbau. Er sorgt in Zusammenarbeit mit seinen Partnern dafür, dass sowohl die nötigen finanziellen Mittel, als auch die notwendigen Infrastrukturen umwelt-, gesamtverkehrs- und siedlungsverträglich bereitgestellt werden können.

**Zielsetzungen**

- B24** Der Kanton setzt sich für eine Optimierung des bestehenden Bahnnetzes und einen gezielten, nachfrage- und potenzialorientierten Ausbau von Bahn und Bus im Regionalverkehr ein. Auf Verbindungen in, zu und zwischen den Agglomerationen wird der öffentliche Verkehr als Basisverkehrsträger priorisiert. Von besonderem Interesse sind zudem:
- Generelle Qualitätssteigerung: barrierefreier Zugang, Sicherheit, Zuverlässigkeit, rasche Verbindungen und gute Anschlüsse
  - Weiterentwicklung der Durchmesserlinien
  - Verdichtung zum ¼-Stundentakt auf dem zentralen Netz
  - Ein nachfragegerechtes attraktives Angebot im ganzen Kantonsgebiet
- B25** Das Angebot der Berner S-Bahn wird schwerpunktmässig weiter ausgebaut. Dabei wird die Abstimmung mit der Raumentwicklung weiter gestärkt. Beschleunigte S-Bahnen erschliessen Städte, urbane Kerngebiete der Agglomerationen und Zentren. Folgende Angebotsgrundsätze gelten für die S-Bahn 2040:
- ½- Stunden-Takt auf schnellen Verbindungen zwischen den kantonalen Zentren (Regio-Expresslinien RE mit max. 2 Zwischenhalten)
  - ½- Stunden-Takt mit Halt an allen Stationen (S-Bahn)
  - ½- Stunden-Takt beschleunigte S-Bahn (~¼-Stunden-Takt für Städte, urbane Kerngebiete der Agglomerationen und Zentren)
  - Agglomerationshalt von beschleunigtem Zug je Korridor
  - Durchbindungen im Knoten Bern
  - Fernverkehrs-Anschluss am Endbahnhof und/oder im Knoten Bern
  - ¼-Stunden-Takte auf dem Meterspurnetz der S-Bahn Bern
- B26** Der Kanton setzt sich für eine Optimierung sowie einen gezielten, nachfrage- und potenzialorientierten Ausbau des bestehenden Ortsverkehrs ein. Von besonderem Interesse sind:
- Überprüfung bestehender und möglicher neuer tangentialer Verbindungen
  - Abstimmung der Busanschlüsse auf die S-Bahn
  - Priorisierung Busse auf Strassen
  - Vermehrte Prüfung von Durchmesserlinien
  - Bei Bedarf Umstellung von stark frequentierten Buslinien auf Trambetrieb zur Erhöhung der Kapazität und zur Verminderung der Taktichte
- B27** Die kurz- und langfristigen Raumannsprüche der Infrastrukturen für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr werden im Richtplan offengelegt und frühzeitig mit den übrigen raumwirksamen Interessen abgestimmt. Gegenüber dem Bund setzt sich der Kanton für eine (Mit-) Finanzierung der priorisierten ÖV-Infrastrukturen ein.
- **Massnahme B\_05, Im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr Prioritäten setzen**

**B3.4****Strassennetz nachhaltig, bedürfnisgerecht und auf Basis der Klimaziele weiterentwickeln**

## Ausgangslage

Das Strassengesetz teilt die öffentlichen Strassen nach ihrem Besitz in Privat-, Gemeinde-, Kantons- und Nationalstrassen ein. Die innerörtliche Erschliessung mit Privat- und Gemeindestrassen ist Sache der Gemeinden. Der überörtliche Verkehr wird auf den National-, Kantons- und wichtigen Gemeindestrassen abgewickelt, die zusammen das Basisnetz bilden. Die Weiterentwicklung des Basisnetzes bestimmen somit mehrere Eigentümer, die sich entsprechend untereinander koordinieren.

Strassenverkehr nachhaltig gestalten	<p><b>Herausforderungen</b></p> <p>Strassen dienen vielfältigsten Aufgaben. Sie sind Verkehrs- und Aufenthaltsraum für private und öffentliche Nutzende aller Art. Die Anspruchs- und Nutzergruppen sind so vielfältig wie ihre Bedürfnisse. Diese Bedürfnisse gilt es bei den Netzfestlegungen und –anpassungen zu berücksichtigen. Das Strassennetz soll nachhaltig und auf der Basis der Klimaziele weiterentwickelt werden.</p>
Umgang mit Kapazitätsgrenzen koordinieren	<p>Besonders in Zentrums- und Agglomerationsräumen stossen Teile des Basisnetzes zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Dabei beeinträchtigt das hohe Verkehrsaufkommen die Sicherheit und Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs im Siedlungsraum. Das Wachstum von MIV und Güterverkehr steht auch in Konflikt mit den Klimazielen. Es ist deshalb in jedem einzelnen Fall vertieft zu klären, ob und in welchem Ausmass Kapazitätserweiterungen sinnvoll sind. In jedem Fall soll die Weiterentwicklung des Basisnetzes koordiniert über das gesamte Netz erfolgen. Ein wichtiges Anliegen sind dabei funktionstüchtige Schnittstellen zwischen National-, Kantons- und wichtigen Gemeindestrassen.</p>

#### Zielsetzungen

- B28** Das Basisnetz ist auf die bestehende Siedlungsstruktur und die zukünftige Siedlungsentwicklung abgestimmt.
- B29** Die Ausgestaltung der Kantonsstrassen und wichtigen Gemeindestrassen orientiert sich am Prinzip der Koexistenz aller strassengebundenen Verkehrsmittel.
- B30** In Siedlungsgebieten wird der Durchgangsverkehr so abgewickelt, dass die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Ortszentren möglichst wenig beeinträchtigt wird. Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Verstetigung und Lenkung des Verkehrs. Die Sicherheit der Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen wird gewährleistet.

### B3.5 Nationalstrassen weiterentwickeln und Schnittstellen optimieren

Ausgangslage	<p>Die Nationalstrassen sind von grosser Bedeutung für den Anschluss des Kantons an das nationale und internationale Strassennetz. Gleichzeitig stellen sie das Rückgrat der kantonalen Strassenerschliessung dar. In den Agglomerationen tragen die Nationalstrassen wesentlich zur Entlastung des nachgelagerten Strassennetzes bei.</p>
Nationalstrassennetz fertigstellen und weiterentwickeln	<p><b>Herausforderungen</b></p> <p>Der Kanton ist im Rahmen einer Gemeinschaftsaufgabe mit dem Bund für die Schliessung der Nationalstrassen-Netzlücke in Biel/Bienne zuständig. Bei der Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes macht der Kanton gegenüber dem Bund seine Interessen wirkungsvoll geltend.</p>
Engpassbeseitigung und Netzentwicklung	<p>Der Bund verfolgt primär das Ziel eines hohen Verkehrsflusses und einer hohen Verkehrssicherheit auf den Nationalstrassen. Beide Ziele bestimmen wesentlich die Höhe der Kapazitäten und die Ausgestaltung des Betriebs der Nationalstrassen. Der Kanton steht vor der Herausforderung, seine Interessen sachbezogen beim Bund einzubringen. Dabei achtet er darauf, dass die Siedlungsentwicklung nicht durch fehlende Kapazitäten auf den Nationalstrassen oder eine unzureichende Abstimmung von Verkehrsmanagementmassnahmen zwischen den Strasseneigentümern behindert wird.</p>
Funktion erhalten und Schnittstellen optimieren	<p>Die Siedlungsentwicklung in den Ballungsräumen ist neben einer ausgezeichneten</p>

ÖV-Erschliessung und einer hochwertigen Veloinfrastruktur auch auf ein leistungsfähiges Nationalstrassennetz angewiesen. Die Nationalstrassen stossen jedoch insbesondere in den urbanen Ballungsräumen immer öfter an ihre Leistungsgrenzen. Die Übergänge zwischen den Nationalstrassen und dem nachgelagerten Netz sind besonders anfällig für Überlastungen. Dem Erhalt ihrer Funktionsfähigkeit kommt deshalb eine grosse Bedeutung zu. Das betrifft insbesondere das abgestimmte Verkehrsmanagement zwischen Nationalstrassen und nachgelagertem Netz und gezielte örtliche Kapazitätsmassnahmen.

#### Zielsetzungen

- |             |   |
|-------------|---|
| <b>B31</b>  | Das weitere Vorgehen für eine langfristige Lösung zur Schliessung der Netzlücke in Biel/Bienne wird geklärt.  |
| <b>B32</b>  | Der Kanton Bern bringt bei der Weiterentwicklung der Nationalstrassen seine Interessen beim Bund ein.<br><b>Massnahme B_06, Nationalstrassen weiterentwickeln</b>                                     |
| <b>B32a</b> | Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Chancen für die Siedlungsentwicklung und den Ausbau der Veloinfrastruktur optimal genutzt werden.<br>→ <b>Massnahme B_06, Nationalstrassen weiterentwickeln</b> |
| <b>B33</b>  | Die Funktion der Nationalstrassen wird insbesondere in Ballungsräumen gesichert und Ausweichverkehr auf das nachgelagerte Netz verhindert.  |
| <b>B34</b>  | Schnittstellen zu den Nationalstrassen werden optimal in das Verkehrsmanagement integriert und bewirtschaftet.  |

### B3.6

#### Strasseninfrastruktur von Kanton und Gemeinden optimieren und weiterentwickeln

##### Ausgangslage

Der Kanton Bern verfügt über ein leistungsfähiges und sicheres Strassennetz. Bei dessen Weiterentwicklung folgt er dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung. Er stellt zusammen mit den Gemeinden sicher, dass Sicherheitsdefizite erkannt und behoben werden. Der Kanton reagiert auf Kapazitätsengpässe mit verkehrstechnischen und -lenkenden Massnahmen im vorhandenen Strassenraum und sorgt so für einen besseren Verkehrsfluss und eine optimale Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten. Ein Kapazitätsausbau kommt erst nach Ausschöpfen solcher Massnahmen punktuell infrage.

##### Verkehrsmanagement

#### Herausforderungen

Vor einem Strassenaus- respektive einem -neubau sollen die Möglichkeiten zum Erhalt und zur Optimierung der Nutzung bestehender Infrastrukturen ausgeschöpft werden. Im Zentrum stehen dabei Verkehrsmanagementmassnahmen in den Agglomerationen des Kantons, sowie bei Bedarf auch in den übrigen Gebieten. Verkehrsmanagement sorgt für einen zuverlässigen Verkehrsfluss. Die Verstetigung des Verkehrs kann durch verschiedene Mittel, wie Pfortneranlagen oder Zufahrtsdosierstellen erreicht werden. Das Verkehrsmanagement soll Ausweichverkehre auf das untergeordnete Strassennetz verhindern, um die angrenzenden Wohnquartiere zu schützen. Die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs kann durch die Massnahmen verbessert werden und so Anschlüsse gewährleisten. In allen Verkehrsmanagement-Projekten werden die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs berücksichtigt.

##### Ausbau der Veloinfrastruktur

Um das grosse Potenzial im Veloverkehr verstärkt zu aktivieren, soll das Velofahren attraktiver und sicherer werden. Besonders in den dicht besiedelten

Agglomerationsräumen kann die vermehrte Velonutzung zu einer Entlastung überlasteter Kapazitäten im MIV und ÖV beitragen. Dazu sollen in Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden vermehrt schnelle und komfortable Velovorrangrouten für den Alltags-Veloverkehr realisiert und Netzlücken geschlossen werden. Grundlage für diesen angestrebten Ausbau der Veloinfrastruktur bildet der Sachplan Veloverkehr.

#### Lärmschutz sicherstellen

Der Kanton schützt die Bevölkerung vor übermässigem Strassenlärm, indem er den gesetzlichen Sanierungsauftrag umsetzt. Er zeigt in den Sanierungsprojekten auf, mit welchen Lärmschutzmassnahmen die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Zwischen raumplanerischen Anliegen (Siedlungsentwicklung nach innen) und dem im Umweltschutzgesetz geforderten Gesundheitsschutz kann es zu Zielkonflikten kommen. In lärmbelasteten Gebieten sollen lärmempfindliche Bauten nur errichtet oder geändert werden, falls die Immissionsgrenzwerte mindestens bei den lärmempfindlichen Räumen – ermittelt bei offenen Fenstern – eingehalten werden können, sei es durch Anordnung dieser Räume auf der lärmabgewandten Gebäudeseite, sei es durch bauliche oder gestalterische Massnahmen nach Art. 31 LSV. Lärmschutzmassnahmen an der Quelle gewinnen an Bedeutung. Dazu gehören Massnahmen wie lärmindernde Beläge, ein zuverlässiger Verkehrsfluss, Tempolimiten und die Förderung lärmarmen Fahrzeuge im ÖV.

#### Infrastrukturprojekte übergeordnet koordinieren

Grössere Infrastrukturprojekte werden im Rahmen einer Gesamtverkehrsbetrachtung beurteilt. Die Planungen werden mit dem Bund und den Nachbarkantonen abgestimmt. Die Aufnahme insbesondere von Verkehrssanierungen, neuen Umfahrungsstrassen oder grossräumigen Verkehrsmanagement-Projekten in den kantonalen Richtplan trägt zur frühzeitigen übergeordneten Abstimmung der raumwirksamen Interessen bei.

#### Zielsetzungen

- B35** Grössere Verkehrsprojekte werden übergeordnet koordiniert und in den kantonalen Richtplan aufgenommen.  
 → **Massnahme B\_07, Kantonsstrassen weiterentwickeln**
- B36** Vor dem Bau zusätzlicher Strassenkapazitäten schöpft der Kanton die Potenziale der bestehenden Infrastrukturen mit Hilfe von regional und über die verschiedenen Verkehrsmittel abgestimmte Verkehrsmanagementmassnahmen aus.  
 → **Massnahme B\_08, Verkehrsmanagement**
- B37** Der Kanton Bern teilt die «Vision Zero», also einen Strassenverkehr ohne Verkehrstote. Durch die sachgerechte Anwendung der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) durch den Kanton und die Gemeinden werden Sicherheitsdefizite erkannt und behoben.
- B38** Der Kanton Bern baut sein Netz für den Veloalltags- und Velofreizeitverkehr gemeinsam mit den Gemeinden aus.  
 → **Massnahme B\_09, Velorouten mit kantonomer Netzfunktion**
- B39** Der Kanton Bern stellt den Lärmschutz an Kantonsstrassen sicher. Dies erfolgt prioritär mit quellenseitigen Massnahmen wie z.B. lärmindernden Belägen.

### B3.7

#### Multimodalität fördern

#### Ausgangslage

Als attraktive Umsteigepunkte fördern Verkehrsdrehscheiben multimodale Fahrten mit

einem einfachen und effizienten Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln und bieten damit Anreize zur konzentrierten Siedlungsentwicklung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit, Gastronomie, etc.). Sie verknüpfen neben den Verkehrsmitteln auch den Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Mobilitätsangebote wie Car- und Bike-Sharing, Personal Mobility Devices (PMD), Angebote des Bedarfsverkehrs sowie Carpooling gehören ebenfalls zu den potenziellen Angeboten dieser Drehscheiben und fördern die Verkettung von Verkehrsmitteln. Zu den klassischen Verkehrsdrehscheiben gehören ÖV-Umsteigeanlagen zwischen Bahn, Bus und Tram sowie P+R-, bzw. B+R-Anlagen.

Verkehrsabwicklung optimieren durch kombinierte Mobilität

### Herausforderungen

Die Optimierung von Verkehrsdrehscheiben hat das Potenzial, die Verkehrsabwicklung zu verbessern bzw. das Verkehrsaufkommen besser zu bewältigen. Attraktive Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln tragen zur Minderung der Verkehrsprobleme bei, indem sie ein Umsteigen von flächenintensiven Verkehrsmitteln auf flächenschonende, emissionsarme Verkehrsmittel möglichst nahe an der Quelle des Weges unterstützen.

Attraktive Verkehrsdrehscheiben fördern

Der Kanton Bern fördert attraktive Umsteigeorte in Form von kleinen dezentralen P+R / B+R-Anlagen im ländlichen Raum, die möglichst nahe an der Verkehrsquelle liegen. Damit soll ein frühzeitiges Umsteigen auf den ÖV gefördert und das Strassennetz – besonders auf den stark belasteten Zufahrtsachsen zu den Agglomerationskernräumen – entlastet werden. Kernstädte und urbane Räume sollen durch attraktive Verkehrsdrehscheiben vom Autoverkehr entlastet werden. Eine gezielte und konsequente Parkierungsstrategie mit Fokus auf Kurzzeitparkieren und Güter-/Personenumschlag bildet dazu eine wichtige Grundlage. Sowohl die bestehenden Umsteigepunkte als auch potenzielle neue Standorte für Verkehrsdrehscheiben sind hinsichtlich ihrer Funktion im Gesamtverkehrsnetz und ihrer Nutzungspotenziale zu optimieren und städtebaulich auszugestalten. Je nach Lage sowie Grösse der Verkehrsströme ist die Funktionalität der Drehscheibe mit spezifischen Angeboten und Dienstleistungen zu ergänzen. Nebst der besseren Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln stellt auch die Optimierung der Schnittstellen zwischen nationalen und lokalen Verkehrsnetzen ein zentrales Ziel des Kantons Bern dar.

### Zielsetzungen

- B40** Verkehrsdrehscheiben tragen zu einer effizienten Verknüpfung von nationalen, regionalen und lokalen Verkehrsnetzen und -angeboten bei. Ihre Lage ist auf die bestehenden räumlichen Strukturen ausgerichtet, mit dem Ziel die Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen.
- B41** Verkehrsdrehscheiben fördern ein Umsteigen von flächenintensiven Verkehrsmitteln auf flächenschonende, emissionsarme Verkehrsmittel möglichst nahe an der Quelle des Weges. Der Umstieg wird bequem, einfach und effizient gestaltet.
- B42** Bei den Verkehrsdrehscheiben werden genügend Abstell- und Halteplätze für die gewünschten Verkehrsmittel, direkte und barrierefreie Zugänge sowie attraktive Wartebereiche zur Verfügung gestellt. Insbesondere die optimale Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr wird garantiert. Der Kanton sorgt für ein dezentrales Netz von P+R-Anlagen und ein attraktives Angebot von B+R-Anlagen an wichtigen ÖV-Haltestellen.

## Ausgangslage

Ein effizientes Güterverkehrssystem ist Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft und trägt zu einer hohen Lebensqualität bei. Gleichzeitig generiert der Güterverkehr Belastungen für das Verkehrssystem, die Gesellschaft und die Umwelt. Im Rahmen des Güterverkehrs- und Logistikkonzeptes (GVLK) zeigt der Kanton Bern auf, wie mit dem prognostizierten, erheblichen Wachstum des Güterverkehrs auf kantonaler Ebene umgegangen werden soll, damit eine effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Volkswirtschaft langfristig sichergestellt werden kann. Für den Güterverkehr im Kanton Bern wird im GVLK folgendes Ziel definiert: «Im Bereich Güterverkehr sorgt der Kanton Bern für Rahmenbedingungen, welche eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern sicherstellen».

## Die Rahmenbedingungen verbessern

**Herausforderungen**

Das GVLK zeigt die Herausforderungen und Einflussmöglichkeiten des Kantons und somit den Handlungsbedarf auf. Die daraus abgeleiteten Hauptstossrichtungen für den Güterverkehr sind inklusive konkreter Massnahmen im GVLK festgehalten. Der Handlungsspielraum des Kantons Bern ist im Güterverkehr nicht gleich ausgeprägt wie im Personenverkehr, wo der Kanton als Besteller des Orts- und Regionalverkehrs auftritt. Trotzdem kann der Kanton Bern über verschiedene Handlungsfelder den Güterverkehr beeinflussen. Der Kanton kann insbesondere bei Konzepten/Strategien, Raum- und Infrastrukturplanung sowie Grundlagen/Monitoring/Controlling Einfluss nehmen.

**Zielsetzungen**

Folgende Zielsetzungen haben besondere räumliche Auswirkungen:

- B43** In einem Zielbild Schienengüterverkehr definiert der Kanton Bern Erschliessungsgrundsätze und die wichtigsten Strecken für den Gütertransport auf den Schienen. Er eruiert die notwendigen Verladeanlagen und Güterbahnhöfe um einen attraktiven, effizienten und funktionierenden regionalen Zugang zum Schienennetz sicherzustellen. Das Zielbild Schienengüterverkehr ist abgestimmt mit den Transportunternehmungen, dem Bund und den Nachbarkantonen.  
**→ Massnahme B\_10, Verladeanlagen und Güterbahnhöfe**
- B44** In urbanen Kerngebieten mit erhöhtem Bündelungspotenzial kann der Kanton in Zusammenarbeit mit den Städten bahnerschlossene City Cargo Hubs festlegen als Schnittstelle zwischen gebündelter Grobversorgung und Feinverteilung, die für alle Anbieter offen ist. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Regionen und Städte das Thema City-Logistik verstärkt aufgreifen.
- B45** Wo ein grosser wirtschaftlicher Nutzen entsteht, werden Verkehrsachsen im Rahmen der ordentlichen Substanzerhaltung bzw. im Rahmen ohnehin notwendiger Strassenbauvorhaben und Brückenreparaturen auf 40 Tonnen Gesamtgewicht ausgebaut.
- B46** Der Kanton sorgt für zweckmässig festgelegte Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte, die insbesondere den Transportbedürfnissen der Elektrizitätswirtschaft entsprechen. Damit wird sichergestellt, dass die Strasseneigentümer nur benötigte Strecken auf die besonderen Anforderungen von Ausnahmetransporten ausbauen. Die benötigten Versorgungsrouten und Umladestellen zwischen Strassen und Bahn werden langfristig gesichert und stehen im Bedarfsfall zur Verfügung.  
**→ Massnahme B\_11, Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte**

**B3.9****Strategische Schwerpunkte im Luftverkehr festlegen**



Ausgangslage	<p>Der Luftverkehr ist grundsätzlich Bundessache und wird im Luftfahrtgesetz (LFG) sowie in der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL), der Aussenlandverordnung (AuLaV) und im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) geregelt. In den bundesrechtlichen Verfahren zur Erteilung von Betriebskonzessionen, Betriebsbewilligungen, Plangenehmigungen für Bauvorhaben und Genehmigung von Betriebsreglementen wird der Kanton vom Bund angehört. Für den Vollzug der Luftverkehrspolitik ist der Bund zuständig. Der SIL ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt. Der SIL bildet die Grundlage für die Planung, die Bauten und den Betrieb der Infrastrukturanlagen der Zivilluftfahrt, insbesondere für die Konzession und das Betriebsreglement.</p>
Verkehrssystem verträglich gestalten	<p><b>Herausforderungen</b></p> <p>Der Luftverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und wird unter Berücksichtigung der nachhaltigen Entwicklung in Bezug auf wirtschaftliche, ökologische und soziale Aspekte sinnvoll mit den anderen Verkehrsträgern abgestimmt. Mit der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie wie auch der kantonalen Raumordnungs-, Umwelt-, Verkehrs- und Wirtschaftspolitik setzt der Kanton strategische Schwerpunkte im Bereich der Luftfahrt. Diese stützen sich auf den Grundlagen des Bundes ab. Der Kanton vertritt seine langfristigen Interessen im Rahmen des Sachplanverfahrens Infrastruktur Luftfahrt (SIL) des Bundes. Die Rahmenbedingungen sind so zu gestalten, dass sie einen sicheren, wirtschaftlichen, umweltverträglichen und gesellschaftsverträglichen Luftverkehr ermöglichen. Die Konzentration von Flugbewegungen auf wenige geeignete Standorte ist für den Kanton aus ökologischer, betrieblicher und regionalwirtschaftlicher Sicht prioritär. Die Zusammenarbeit und eine Arbeitsteilung der Anlagenbetreiber werden befürwortet.</p>
Spannungsfeld der Bedürfnisse zum Flughafen Bern berücksichtigen	<p>Der Flughafen Bern steht im Spannungsfeld verschiedener Bedürfnisse, namentlich Wirtschaft, Regionalpolitik, Umwelt, Gesundheit und Siedlungsentwicklung. Für den Linienverkehr ist im Kanton einzig der Flughafen Bern – als Regionalflughafen der Hauptstadtregion – massgebend. Das Angebot wird von verschiedenen Fluggesellschaften privatwirtschaftlich und nachfrageorientiert erbracht. Der Flughafen Bern dient weiter den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen und soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion entspricht. Der Kanton engagiert sich für eine darauf ausgerichtete Zusammenarbeit und Koordination unter den Partnern der Hauptstadtregion. Konflikte aus dem Nebeneinander von Flughafen, Siedlungsgebiet und Umwelt sind frühzeitig anzugehen.</p>
Bestehende Heliports und Flugfelder erhalten	<p>Die vorhandene Helikopter-Infrastruktur erachtet der Kanton als ausreichend. Auf den bestehenden Heliports sollen die Voraussetzungen für Flüge im öffentlichen Interesse – wie beispielsweise Rettungsflüge und Materialtransporte im Berggebiet – erhalten und optimiert werden.</p> <p>Der Kanton legt bei Gesuchen um Änderungen und Erweiterungen von Anlagen grösstes Gewicht auf die Beurteilung der Umwelt- und Lärmsituation. Vom Flugfeldbetreiber werden die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften sowie die vorsorglichen Massnahmen zur Einhaltung der Eckwerte der Umweltbelastung erwartet. Bei bewilligungspflichtigen Ausbau- und Erweiterungsvorhaben oder anderen Massnahmen, durch welche die Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) ausgeschöpft und die heutigen Lärmemissionen wesentlich erweitert würden, erwartet der Kanton, dass der Flugfeldbetreiber in einem Konzept aufzeigt, aus welchen Gründen des öffentlichen Interesses das geplante Vorhaben vertretbar ist, welche Optimierungen angestrebt</p>

werden und mit welchen konkreten Massnahmen die Lärmemissionen zumindest stabilisiert werden. Der Kanton erwartet von Haltern und Betreibern von Flugfeldern und Heliports bei jedem Gesuch den Nachweis, dass der Ausbaubedarf vorhanden ist.

Gebirgslandeplätze  
restriktiv nutzen

Gebirgslandeplätze (GLP) erfüllen primär für die Ausbildung von Piloten und die Übung im Gebirge eine wichtige Funktion. Zudem decken sie touristische und sportliche Bedürfnisse ab und stehen insofern in einem Spannungsfeld zu den Prinzipien des nachhaltigen Tourismus sowie zu strengen Schutzgedanken, namentlich in den BLN-Gebieten. Der Kanton verfolgt eine restriktive Nutzung der Gebirgslandeplätze in BLN-Gebieten. Der Bund hat die Anzahl Gebirgslandeplätze in der Schweiz auf maximal 40 beschränkt, sieben davon befinden sich im Kanton Bern.

#### Zielsetzungen

- B47** Der Kanton unterstützt den Flughafen Bern in seiner Funktion als Regionalflughafen. Der Flughafen Bern stellt die Infrastruktur für den Linien- und Charterverkehr zur Verfügung, um die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und der Hauptstadtregion Schweiz an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren zu sichern. Die Entwicklung des Flughafens richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen.
- B48** Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Vorgaben und Rahmenbedingungen für sämtliche Flugplätze und Heliports sowie für den Regionalflughafen Bern in aktuellen SIL-Objektblättern konkretisiert werden und dass dabei den verschiedenen Interessen ausgewogen Rechnung getragen wird.
- B49** Der Kanton befürwortet die Infrastruktur und Flüge, bei der die Luftfahrt dem öffentlichen Interesse dient, verfolgt aber eine zurückhaltende Politik bei Flügen von rein privatem Interesse. Der Kanton setzt sich für eine möglichst umweltschonende und gesellschaftsverträgliche Abwicklung des Luftverkehrs ein. Zur Sicherstellung des öffentlichen Interesses sowie der nachhaltigen Entwicklung erachtet der Kanton die bestehenden Heliports, Flugfelder und Gebirgslandeplätze als ausreichend.

## B4

### Planungsinstrumente

Ausgangslage

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.

Mit den Instrumenten der Raumplanung werden die – sich teils widersprechenden Raumanprüche – abgestimmt, indem die unterschiedlichen Interessen abgewogen und koordiniert werden. Erwünschte Investitionen werden dabei so priorisiert, dass mit den verfügbaren Finanzmitteln von Bund, Kanton und Gemeinden der grösstmögliche Nutzen erzielt wird.

Das Zusammenspiel zwischen den Planungsinstrumenten auf den unterschiedlichen Ebenen ist herausfordernd. Dies umso mehr, als die beteiligten Akteure die geltenden Planungen und vorhandenen Grundlagen aller Stufen zu berücksichtigen haben. Daher trägt die Klärung von Rollen, Aufgaben und Inhalten dazu bei, die Tätigkeiten der verschiedenen Akteure besser aufeinander abzustimmen und noch bestehende Planungslücken zu schliessen.

**B4.1****Sachplanung und Konzepte des Bundes auf die Bedürfnisse des Kantons Bern abstimmen**

Ausgangslage

Der Bund legt für Infrastrukturausbauten von nationaler Bedeutung Investitionsprogramme vor. Der Sachplan Verkehr ist das strategische Koordinationsinstrument für Strasse, Schiene, Luft- und Schifffahrt sowie den unterirdischen Gütertransport auf nationaler Ebene. Der Programmteil «Mobilität und Raum 2050» steckt dabei 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. Weitere Sachplanungen und Konzepte des Bundes haben ebenfalls Auswirkungen auf die nachgelagerten Planungsebenen und sind entsprechend zu berücksichtigen.

Koordination zwischen Bund und Kanton sicherstellen

**Herausforderungen**

Gemäss Sachplan Verkehr hat die «Abstimmung der Planungen betreffend Verkehr, Siedlung und Umwelt sowie die Abstimmung zwischen den Netzebenen gemeinsam sowie fach-, verkehrsträger- und staatsebenenübergreifend zu erfolgen». Dem Kanton kommt dabei eine Scharnierfunktion zu: Er vertritt einerseits seine mit den Regionen und den Gemeinden abgestimmte Mobilitätspolitik gegenüber dem Bund und berücksichtigt andererseits die verbindlichen nationalen Vorgaben in seinen Instrumenten und Planungen.

**Zielsetzungen**

- B50** Der Kanton setzt sich für eine optimale Anbindung des Kantons Bern an die übergeordneten und angrenzenden Schienen-, Strassen-, Fuss- und Veloverkehrsnetze ein. Dazu arbeitet er eng mit dem Bund und den Nachbarkantonen zusammen.
- B51** Der Kanton richtet die Entwicklung von kantonalen Verkehrsvorhaben auf die nationale Infrastrukturentwicklung des Bundes aus.
- B52** Der Kanton bezieht die Absichten und Vorhaben des Bundes in seine Planungstätigkeit mit ein. Er bringt seine – mit der räumlichen Entwicklung abgestimmten – Anforderungen an die Verkehrsentwicklung in die Prozesse des Bundes ein. Dabei vertritt er auch die Interessen der betroffenen Regionen und Gemeinden.
- B53** Der Kanton erwartet vom Bund, dass dieser in seinen Planungen und Instrumenten die im kantonalen Richtplan festgelegten Entwicklungs- und Siedlungsschwerpunkte berücksichtigt.

**B4.2****Kantonale Instrumente gezielt einsetzen**

Ausgangslage

Auf kantonaler Ebene beruht die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf der Verknüpfung zwischen der kantonalen Richtplanung, der strategischen Verkehrsplanung und der mittelfristigen Finanzplanung.

Kantonaler Richtplan und Gesamtmobilitätsstrategie

Der kantonale Richtplan mit dem Raumkonzept und die kantonale Baugesetzgebung setzen das eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) um. Sie geben damit den behördenverbindlichen Rahmen für die räumliche Entwicklung des Kantons Bern vor. Mit der Gesamtmobilitätsstrategie hat der Regierungsrat die verkehrspolitischen Grundsätze und Stossrichtungen verkehrsträgerübergreifend festgelegt

und die auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichteten Ziele der kantonalen Mobilitätspolitik vorgegeben (vgl. Gesamtmobilität B1). Die Gesamtmobilitätsstrategie bildet somit, basierend auf dem kantonalen Richtplan, die Grundlage für die langfristige Verkehrsplanung des Kantons Bern.

Die Konkretisierung der kantonalen Verkehrsplanung in Form von Angeboten und Infrastrukturen erfolgt in den jeweiligen Planungsinstrumenten für den Strassenverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr und ist jeweils an die entsprechenden Finanzierungsinstrumente gekoppelt. Nachfolgend werden die wichtigsten Instrumente und Rahmenkredite aufgeführt:

Kantonales Angebotskonzept und Investitionsrahmenkredit ÖV

Das kantonale ÖV-Angebotskonzept legt, gestützt auf die übergeordneten Strategien, die nationalen STEP-Ausbauschritte, die regionalen Angebotskonzepte und die Mobilitätsentwicklung dar, wie sich der ÖV mittel- bis längerfristig entwickeln soll. Mit dem kantonalen Angebotskonzept werden die Eingaben aus den regionalen Angebotskonzepten der Regionalkonferenzen und regionalen Verkehrskonferenzen priorisiert. Das mittelfristige Angebot wird gemäss Art. 13 ÖVG alle vier Jahre über den Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr (AGB) festgelegt. Die Finanzierung neuer Infrastrukturen wie etwa Gleisanlagen des Ortsverkehrs erfolgt durch den ebenfalls auf vier Jahre ausgelegten Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr (IRK-ÖV) gemäss Art. 14 ÖVG und wird durch den Grossen Rat beschlossen.

Strassennetzplan und Investitionsrahmenkredit Strasse

Der Strassennetzplan (SNP) legt unter anderem das Netz der Kantonsstrassen fest und teilt sie in drei Kategorien ein. Weiter zeigt er dessen Veränderungen von strategischer Bedeutung. Er zeigt ebenfalls informativ das Nationalstrassennetz und die wichtigen Gemeindestrassen. Diese drei Netze werden als Basisnetz MIV bezeichnet. Der SNP ist auf eine Laufzeit von 16 Jahren ausgelegt und wird alle acht Jahre gesamthaft überarbeitet. Die Ausbau- und Verträglichkeitsmassnahmen auf Kantonsstrassen werden über den Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK-Strasse) oder Objektkredite finanziert. Der bauliche Unterhalt der Kantonsstrassen wird über einen separaten Rahmenkredit finanziert.

Sachplan Veloverkehr

Im Sachplan Veloverkehr (SVV) werden die Veloalltags- und Freizeittrouten mit kantonalen Netzfunktion festgelegt (Art. 45 SG). Die Sachplanung enthält zugleich die kantonale Strategie für den Veloverkehr. Die Regionen überprüfen das überkommunale Veloalltagsnetz und beantragen im Rahmen der RGSK seine Weiterentwicklung. Der SVV wird jeweils im Anschluss an die RGSK-Genehmigungen aktualisiert oder nachgeführt. Kantonale Veloinfrastrukturen werden ebenfalls über den IRK-Strasse oder über Objektkredite finanziert.

Sachplan Wanderroutennetz

Der Sachplan Wanderroutennetz (SWN) legt die Hauptwander- und Ergänzungsrouten fest (Art. 24 SV in Verbindung mit Art. 44 SG). Die Sachplanung enthält zugleich die kantonale Strategie für das Wandern. Die Regionen, Gemeinden und Tourismusdestinationen können zusätzliche Routen planen und beim Kanton beantragen. Konsolidierte und mit den Betroffenen abgestimmte Routenplanungen werden in den SWN übernommen. Der SWN wird alle vier Jahre angepasst und alle zwei Jahre nachgeführt.

Räumliche Abstimmung im kantonalen Richtplan

Die konkreten Vorhaben und Infrastrukturprojekte aus den verschiedenen Planungsinstrumenten, welche eine besondere räumliche Abstimmung aufgrund der Auswirkungen auf Raum und Umwelt gemäss Art. 8a Abs. 2 RPG oder eine Koordination mit den Bundesstellen oder den Nachbarkantonen benötigen, werden im kantonalen Richtplan aufgenommen. Die Aufnahme und Festsetzung von raumrelevanten Verkehrsprojekten erfolgt alle zwei Jahre im Rahmen des ordentlichen

Leistungscontrollings.

Koordination innerhalb  
des Kantons verstärken

### Herausforderungen

Die Planung und Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen erfordern viel Zeit und eine sorgfältige Abwägung der verschiedenen Interessen. Daher kommt einer frühzeitigen Abstimmung eine grosse Bedeutung zu.

### Zielsetzungen

- B54** Für die Erarbeitung und Anpassung der kantonalen Instrumente zieht der Kanton den Bund, die Regionen und Gemeinden sowie weitere relevante Akteure situationgerecht ein. Dazu werden bereits bestehende Verfahren und Vorgehensweisen genutzt und bei Bedarf weiterentwickelt. Das Zusammenspiel zwischen Kanton, Region und Gemeinden wird folgendermassen geregelt:
- Kommunale Bedürfnisse werden regional gesammelt, gebündelt und auf die überkommunale Entwicklungsstrategie abgestimmt (Regionalkonferenz resp. Region).
  - Die Regionalkonferenz resp. Region beantragt Konzepte, Planungen oder Vorhaben zur Übernahme in die kantonalen Instrumente.
  - Der Kanton prüft und priorisiert die regionalen Anträge und stimmt diese mit den übergeordneten kantonalen Festlegungen und falls nötig mit den Vorgaben des Bundes ab. Dies mündet in einem kantonalen Beschluss, respektive in einer Bestellung beim Bund.
- B55** Die Festsetzung eines Verkehrsvorhabens im Richtplan setzt die gesamtheitliche Betrachtung über alle Verkehrsmittel voraus und muss mit der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie übereinstimmen.

## B4.3

### RGSK und Agglomerationsprogramme für die überkommunale Abstimmung von Verkehr und Siedlung nutzen

Ausgangslage

Zentral für das Gelingen der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ist die enge Abstimmung zwischen den kommunalen, regionalen und kantonalen Planungen. Fundierte regionale Planungen erlauben es dem Kanton, seine Planungen auf solide regionale Abklärungen abzustützen und für das ganze Kantonsgebiet Prioritäten zu setzen. Dabei kommt den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) die zentrale Scharnierfunktion zwischen den kommunalen und den kantonalen Planungen zu: Mit dem RGSK werden der Gesamtverkehr und die Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- und langfristig abgestimmt. Die RGSK werden durch die Regionalkonferenzen, respektive Planungsregionen nach den Vorgaben des Kantons und unter Einbezug der Gemeinden erarbeitet. Das RGSK durchläuft eine öffentliche Mitwirkung und eine kantonale Vorprüfung. Es wird durch die regionalen Träger als behördenverbindlicher regionaler Teilrichtplan nach Art. 98a Abs. 4 BauG erlassen und vom Kanton genehmigt. Das RGSK gewährleistet so die flächendeckende Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Kanton Bern.

Die RGSK beinhalten nach Art. 98a BauG das jeweilige Agglomerationsprogramm nach Bundesrecht. Damit wird die optimale Integration der Agglomerationsprogramme in die regionale Gesamtplanung sichergestellt. Der Bund unterstützt mit Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) die Umsetzung von Verkehrsmassnahmen aus den Agglomerationsprogrammen.

Zielgerichtete  
regelmässige  
Überarbeitung

### Herausforderungen

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung kann alle vier Jahre beim Bund zur Prüfung und zur Mitfinanzierung von Verkehrsmassnahmen eingereicht werden. Für den Kanton Bern stellen die namhaften Bundesbeiträge zentrale und unabdingbare Grundvoraussetzungen für die Realisierung von Verkehrsmassnahmen in den Städten und Agglomerationen dar. Daher haben die Agglomerationsprogramme und das zugehörige RGSK einen so hohen Stellenwert.

Die Überarbeitung der Agglomerationsprogramme und RGSK in einem Vierjahresrhythmus stellen hohe Anforderungen an alle beteiligten Projektpartner dar. Die Aktualisierungen der Planungsinstrumente müssen deshalb zielgerichtet erfolgen.

### Zielsetzungen

- B56** Die Regionalkonferenzen und Planungsregionen überarbeiten die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) alle vier Jahre. Dazu macht der Kanton formale und inhaltliche Vorgaben und begleitet die Überarbeitung. Der Kanton prüft die eingereichten RGSK im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit und priorisiert die beantragten Projekte und Vorhaben in einem Synthesebericht. Gestützt auf diese kantonale Synthese werden die kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumente in den Bereichen Verkehr und Siedlung angepasst.
- B57** Die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung sind Teil der RGSK. Ihr Ziel ist die Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems in den Agglomerationen sowie die Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Sie berücksichtigen die Einbindung des Agglomerationsverkehrs in das regionale, kantonale und nationale Verkehrssystem. Sie fördern die für den Agglomerationsraum am besten geeigneten Verkehrsmittel (platz- und energiesparend, emissionsarm, schnell auf kurzen Wegen etc.) und schaffen für sie optimale Voraussetzungen.
- B58** Der Kanton setzt sich für die Umsetzung der Agglomerationsprogramme und deren Massnahmen ein. Insbesondere setzt er sich für eine optimale Bundesbeteiligung an Projekten für den Ausbau des Agglomerationsverkehrs ein und sorgt dafür, dass die Projekte von kantonalem Interesse fristgerecht umgesetzt werden. Er nimmt die Rolle als Ansprechpartner für den Bund ein und zieht dazu die beteiligten Regionalkonferenzen resp. Regionen mit ein.

## B4.4 Abstimmung von Verkehr und Siedlung in kommunalen Instrumenten konkretisieren

Ausgangslage

Für die kommunale Verkehrsplanung sowie die Abstimmung zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung stehen den Gemeinden insbesondere die kommunalen Verkehrsrichtpläne (Art. 68 BauG) sowie die weiteren Instrumente der Ortsplanung gemäss Art. 64 BauG zur Verfügung. Darin konkretisieren sie die Stossrichtungen und Zielsetzungen der kantonalen und regionalen Planungen und erarbeiten entsprechende Massnahmen zur Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung auf kommunaler Ebene. Ihre überkommunalen Interessen vertreten sie im Rahmen der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte.

Kommunale  
Verkehrsrichtpläne  
erstellen

### Herausforderungen

Nicht alle Gemeinden verfügen über eine aktuelle Verkehrsrichtplanung. Mit einer solchen Planung können beispielsweise Schwachstellen in der Verkehrssicherheit, in der Anordnung von Bushaltestellen sowie Erschliessungsstrassen bearbeitet werden.

Attraktive und sichere Fuss- und Veloverkehrnetze schaffen

Die Planungslücken auf kommunaler Stufe beim Fuss- und Veloverkehr sollen geschlossen werden. Der Fuss- und Veloverkehr verfügt insbesondere in den urbanen Kernen und den Agglomerationsgebieten über ein hohes Entlastungspotenzial des Verkehrssystems. Im ländlichen Raum trägt der Fuss- und Veloverkehr als Zubringer zum ÖV zu dessen besserer Auslastung bei. Auch im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs hat der Veloverkehr ein grosses Potenzial. Damit das Potenzial ausgeschöpft werden kann, sind entsprechende Infrastrukturen notwendig. Besonders beachtet werden müssen auch sichere und kurze Schulwege.

Parkierung bedarfsgerecht regeln

Die Verfügbarkeit von Parkieranlagen beeinflusst sowohl den Autobesitz als auch -gebrauch. Die Auffindbarkeit von Parkplätzen beeinflusst direkt den Suchverkehr. Ein stringentes Parkplatzmanagement ist ein wichtiges Element für eine effektive Reduktion der MIV-Fahrten in urbanen Räumen. Bewirtschaftungskonzepte und Regulierungen von MIV-Parkplätzen sind im Kanton flächendeckend zu realisieren.

Die Gemeinden können in dieser Thematik direkten Einfluss nehmen, in dem sie die öffentliche Parkierung konzeptionell weiterentwickeln und bei Bedarf regulieren. Dabei ist dem vermehrten Bedürfnis nach Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge und einer sicheren Anlieferung von Personen und Gütern Rechnung zu tragen. Die nötige und verträgliche Parkplatzzahl im Zuge von Neu-, Um- und Ausbauten, sowie von Umnutzungen soll insbesondere in den Städten und Agglomerationen nach einheitlichen Kriterien geregelt werden.

#### Zielsetzungen

- B59** Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Gemeinden kommunale Verkehrsrichtpläne erstellen und periodisch aktualisieren. Der Kanton unterstützt sie dabei mit entsprechenden Grundlagen.
- B60** Die Gemeinden planen gemäss ihrer Planungspflicht die Netze der Fuss- und Velowege und deren Abstellanlagen. Der Sicherheit auf Schulwegen kommt dabei eine besondere Beachtung zu. Die Gemeinden setzen ihre Planungen mit organisatorischen, gestalterischen und baulichen Massnahmen um und unterhalten ihr Netz.
- B61** Die Wegverbindungen des Fuss- und Veloverkehrs sind attraktiv, hindernisfrei und sicher. Sie sind untereinander und mit allen wichtigen Zielen vernetzt und gewährleisten Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln.
- B62** Eine konsequente Parkplatzgestaltung beinhaltet die Erstellung von Ladeinfrastrukturen bei Neu-, Aus- und Umbauten von Gebäuden insbesondere in Städten und Agglomerationen wie auch bei öffentlichen Parkplätzen in den Gemeinden.