Kanton Bern
Canton de Berne

Mitwirkungsbericht

Richtplan Kanton Bern

Mitwirkungsbericht
Richtplananpassungen 22

Amt für Gemeinden und Raumordnung
Juni 2023

Inhaltsverzeichnis

1. Inhalt der Vernehmlassung und Mitwirkung 3

2. Ablauf der Vernehmlassung und Mitwirkung 3

3. Schwerpunkte der Mitwirkungseingaben 4
3.1 Inhalte Klima 4
3.2 Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept KLEK 5
3.3 Verkehr 6
3.4 A_01 Baulandbedarf Wohnen bestimmen 6
3.5 Abbau Deponie und Transport ADT 7
3.6 Weitere Themen 7
3.6.1 Entwicklungsmöglichkeiten im ländlichen Raum 7
3.6.2 Windenergie 8

4. Kommentare zu den einzelnen Stellungnahmen 8

1. Inhalt der Vernehmlassung und Mitwirkung

Wirkungscontrolling

Mit den Richtplananpassungen 22 wurden die Folgerungen aus dem Controlling 2022 des Richtplans des Kantons Bern gezogen. Es handelte sich um ein Wirkungscontrolling, wie es alle vier Jahre durchgeführt wird und umfasste die Strategien und Massnahmenblätter. Diese wurden von den zuständigen kantonalen Fachstellen überprüft und wo nötig aktualisiert, ergänzt oder gestrichen. Die Ergebnisse des Controllings werden im Controllingbericht 22 dargestellt. Er ist im Internet unter www.be.ch/richtplan zu finden.

Inhalt der Anpassungen

Infolge verschiedener politischer Vorstösse und fachlicher Entwicklungen wurden die raumrelevanten Aspekte des Themas Klimawandel im Richtplan vertieft. Dies führte zu Präzisierungen in den Strategiekapiteln A bis E und den Zielsetzungen B, C und D, zu punktuellen Ergänzungen der Massnahmen A_08 und D_03 und zu den beiden neuen Massnahmen D_11 und E_14.

Das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept KLEK 2020 wurde vom Regierungsrat im Juni 20 beschlossen und für behördenverbindlich erklärt. Der Bund forderte im Rahmen der Genehmigung der Richtplananpassung 20 dessen Verankerung im kantonalen Richtplan. Infolgedessen wurde das Strategiekapitel E1 «Landschaftsentwicklung» sowie das Massnahmenblatt E_08 «Landschaften erhalten und aufwerten» überarbeitet.

Veränderte Rahmenbedingungen auf nationaler und kantonaler Ebene führten zu einer gesamthaften Überarbeitung des Kapitels Verkehr.

Weitere Anpassungen betrafen die prioritären Entwicklungsgebiete Wohnen und gemischte Nutzungen, Abbau- und Deponiestandorte, Windenergie, Pärke, Unesco-Welterbestätten, regionale Waldpläne usw. Sämtliche Anpassungen wurden der Vernehmlassung und öffentlichen Mitwirkung unterzogen.

Richtplanfortschreibungen

Zudem wurden 16 Massnahmen fortgeschrieben – das heisst, ohne wesentliche inhaltlichen Veränderungen geringfügig aktualisiert. Diese Fortschreibungen wurden von der Direktorin für Inneres und Justiz gemäss Art. 117 Abs. 3 BauV am 26. August 2022 beschlossen. Sie mussten nicht der Mitwirkung unterzogen werden.

2. Ablauf der Vernehmlassung und Mitwirkung

E-Mitwirkung

Die Vernehmlassung und öffentliche Mitwirkung fand vom 29. August bis 28. November 2022 via E-Mitwirkung statt. Die Mitwirkenden konnten ihre Stellungnahme nach wie vor auch per Brief oder E-Mail einreichen. Eingaben per Brief oder E-Mail wurden durch die Verwaltung digitalisiert und in die E-Mitwirkung integriert.

Rund 150 Stellungnahmen

Insgesamt gingen rund 150 Stellungnahmen mit 900 einzelnen Bemerkungen ein. Stellung genommen haben: 10 Regionalkonferenzen respektive Planungsregionen, 68 Gemeinden, 8 Nachbarkantone, 11 politische Parteien, 29 Organisationen, 12 Firmen und 9 Privatpersonen.

Kommunikation der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung und öffentliche Mitwirkung erfolgte nach den

Vorschriften des Regierungsrats über die elektronischen Vernehmlassungen: Die Informationen wurden im Internet publiziert unter den Adressen www.be.ch/vernehmlassungen sowie unter www.be.ch/richtplan. Adressaten waren die Vernehmlassungsadressaten der Staatskanzlei und der DIJ, spezifisch ergänzt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR). Weiter konnten sich sämtliche Interessierten einen eigenen Zugang zur E-Mitwirkung einrichten. Mit einer Medienmitteilung, der Publikation im Amtsblatt des Kantons Bern und in allen Amtsanzeigern wurde auf das öffentliche Mitwirkungsverfahren hingewiesen.

Vorprüfung durch den Bund

Gleichzeitig zur Vernehmlassung und öffentlichen Mitwirkung wurden die Anpassungen 22 dem Bund zur Vorprüfung unterbreitet. Zur Besprechung des Vorprüfungsberichts fand am 12.05.23 ein Gespräch zwischen Bund und Kanton statt. Der Vorprüfungsbericht datiert vom 8. Juni 2023. Die Beurteilung durch den Bund ist grundsätzlich positiv, insbesondere bezüglich des Themas Verkehr sowie der Vertiefung des Themas Klimawandel und des KLEK. Er verlangt aber einige Anpassungen im Hinblick auf die Genehmigung, welche bei den entsprechenden Themen und Massnahmenblättern erwähnt werden. Auch gibt er für verschiedene Massnahmen Hinweise zu deren Weiterentwicklung und Umsetzung.

Raumplanungsbericht und Berichterstattung ARE

Abgestimmt mit dem Richtplancontrolling 22 unterbreitete der Regierungsrat dem Grossen Rat den Raumplanungsbericht gemäss Artikel 100 BauG. Der Raumplanungsbericht diente zusammen mit weiteren Unterlagen auch der Berichterstattung an das Bundesamt für Raumentwicklung ARE gemäss Artikel 9 Absatz 1 RPV.

3. Schwerpunkte der Mitwirkungseingaben

Generelle und detaillierte Kommentare

Nachfolgend werden die Schwerpunkte der Mitwirkungseingaben – Anliegen, die häufig genannt wurden oder die eines generellen Kommentars bedürfen – ausgeführt. Die detaillierten Kommentare zu den einzelnen Eingaben finden sich im Anhang dieses Berichts (im Internet publiziert unter www.be.ch/richtplan).

Anliegen ausserhalb der Mitwirkungsinhalte

Einzelne Stellungnahmen äusserten sich zu Richtplaninhalten, die nicht zur Anpassung standen, deren Umsetzung aber im Controllingbericht dokumentiert wurde. Auf Anträge zu solchen Richtplaninhalten konnte nicht direkt eingegangen werden, da nach der abgeschlossenen Mitwirkung keine zusätzlichen Richtplaninhalte geändert oder aufgenommen werden können. Sie müssen bei Bedarf in einem nächsten Richtplancontrolling geprüft werden.

3.1 Inhalte Klima

Umgang mit dem Klimawandel im kantonalen Richtplan

Zur Vertiefung des Themas Klimawandel wurden im Richtplan der Strategieteil und die Ziele ergänzt. Es wurden die beiden neuen Massnahmenblätter D_11 «Klimagerechte Siedlungsstruktur fördern» und E_14 «Waldleistungen vor dem Hintergrund der Klimaveränderung sichern und nutzen» aufgenommen.

Diskussion der Inhalte

Grundsätzlich wurde die umfassende Aufnahme des Klimawandels in den Richtplan begrüsst, dies auch von Seiten des Bundes. Nur einzelne Antragssteller forderten einen Verzicht, hauptsächlich mit der Argumentation, die Vorgaben des Kantons würden die Gemeindeautonomie einschränken und zu Zielkonflikten mit der inneren Verdichtung des Siedlungsgebiets führen. Letzteres stellten auch Antragsteller fest, die die Massnahmen zum Klimawandel befürworten. Auch wurde argumentiert, die Vermeidung der Klimaerwärmung durch klimaschonende Siedlungsstrukturen müsste an erster Stelle stehen. Diverse Mitwirkende forderten, dass die Entsiegelung von Flächen stärker thematisiert wird und der Begriff «Schwammstadt» Eingang in den Richtplan findet.

Überarbeitung der Richtplaninhalte

Es erfolgten keine wesentlichen inhaltlichen Anpassungen an den Richtplaneinträgen. Kanton und Gemeinden sind gemäss Art. 31a der Kantonsverfassung verpflichtet, die Klimaveränderung und deren nachteiligen Auswirkungen mit geeigneten Massnahmen anzugehen. Die Thematik der unversiegelten Flächen und des Wassermanagements ist in den Strategien und Zielen (z. B. A14e, C55, D1) und in der Massnahme D_11 enthalten.

Unterstützung bei der Umsetzung durch den Kanton

Zur Umsetzung der Ziele und Massnahmen erarbeitete der Kanton eine Klimaanalyse und darauf basierend eine Planhinweiskarte. Diese ist öffentlich und kann ab Sommer 2023 im kantonalen Geoportal abgerufen werden. Der Kanton wird zudem eine Arbeitshilfe erarbeiten, in der die verschiedenen Aspekte der Raumplanung und Klimaerwärmung thematisiert werden.

3.2 Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept KLEK

Umstrittene Verankerung des KLEK im Richtplan

Die vom Bund geforderte, stärkere Verankerung des KLEK im kantonalen Richtplan erfolgte im Richtplancontrolling 22 im Wesentlichen durch die Aufnahme von drei neuen behördenverbindlichen Zielen im Strategiekapitel E (E16, E17 und E18) und die Ergänzung des Massnahmenblatts E_08 mit Aufträgen an Kanton, Regionen und Planungs-, Bewilligungs- und Genehmigungsbehörden zur Berücksichtigung des KLEK als massgebende Beurteilungsgrundlage bei landschaftsrelevanten Planungen und Vorhaben. Der Bund zeigte sich im Rahmen der Vorprüfung mit den Anpassungen einverstanden.
Obwohl das KLEK bereits seit Juni 2020 behördenverbindlich in Kraft ist, war die Richtplananpassung umstritten. Die Gegnerschaft argumentierte mit zusätzlichen Hürden bei Ortsplanungsrevisionen sowie in Baubewilligungsverfahren. Insbesondere der ländliche Raum sei dadurch erneut benachteiligt und die Gemeindeautonomie tangiert. Zusätzlich zu den kritischen Mitwirkungseingaben erliess der Grosse Rat in der Wintersession 2022 eine Planungserklärung, wonach auf die Verankerung des KLEK im kantonalen Richtplan zu verzichten sei.

Reduzierte Umsetzung

Im Spannungsfeld zwischen den nationalen und kantonalen Vorgaben, entschied sich der Kanton zu einem Kompromiss in Form einer reduzierten Umsetzung: Er strich die Ziele E17 und E18 und behielt einzig das Ziel E16 und die Grundsätze im Massnahmenblatt E_08 bei. Somit wird sowohl dem Anliegen des

Bundes als auch dem Anliegen des Grossen Rates entsprochen.

3.3 Verkehr

Überarbeitung des Themas Verkehr wird positiv gewertet

Der Strategieteil B «Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen» sowie die dazu gehörenden Massnahmen wurden grundlegen überarbeitet und neu gegliedert. Neu wurde das Thema «Güterverkehr und Logistik» in den Richtplan aufgenommen.
Die Anpassungen wurden mehrheitlich begrüsst.

Einzelanliegen können berücksichtigt werden

Auf viele Einzelanliegen, insbesondere auch zu konkreten Vorhaben, konnte mit kleineren Anpassungen im Strategie- resp. Massnahmenteil eingegangen werden (s. Detailbemerkungen). Verschiedene Vorhaben gaben Anlass zu Diskussionen, insbesondere

- Massnahme B_03: Vorranggebiete Nr. 5 Roggwil, Brunnmatte / Gsteigmatte (Koordinationsstände unverändert beibehalten), Nr. 6 Utzenstorf, Emmepark Landshut (neu Vororientierung statt Zwischenergebnis) und Nr. 10 Herzogenbuchsee, Niederönz, Biblis (aufgrund der öffentlichen Mitwirkung gestrichen),
- Massnahme B_05: Die Verlegung des Baudienststützpunktes von Langenthal nach Herzogenbuchsee. Dieser wird neu als eigenständiges Vorhaben im Koordinationsstand «Zwischenergebnis» anstelle «Festsetzung» aufgenommen. Die noch zu klärenden Punkte für die räumliche Abstimmung sind erkannt.

Die verschiedenen Kompetenzbereiche werden respektiert

Auch der Bund begrüsste die Überarbeitung des Kapitels Verkehr. Die im Rahmen der Vorprüfung erfolgten Aufträge für die Überarbeitung und Weiterentwicklung des Richtplan können grösstenteils erfüllt werden.
Der Bund orientierte sich bei der Vorprüfung auch an der Arbeitshilfe «Konzepte und Sachpläne des Bundes» (ARE, 2022) in welcher aufgezeigt wird, wie die Abstimmung zwischen Planungen auf Bundes- und Kantonsebene, in unterschiedlichen Kompetenzbereichen, vorzunehmen ist. Er forderte den Kanton auf, die Richtplaninhalte diesbezüglich unmissverständlich zu formulieren und auszuweisen, bei welchen Projekten (in Bundeskompetenz) es sich um Interessensbekundungen des Kantons handelt. Der Kanton nahm verschiedentlich Präzisierungen vor.

3.4 A_01 Baulandbedarf Wohnen bestimmen

Überdimensionierte Bauzonen müssen reduziert werden

Die Streichung der Vorgabe, wonach Gemeinden mit deutlich zu grossen Bauzonenreserven aufzeigen müssen, wie sie diese verkleinern, wurde in der Mitwirkung kontrovers diskutiert. Der Bund stellt sich im Rahmen der Vorprüfung gegen die Streichung und beurteilt ein entsprechendes Handeln als bundesrechtswidrig. Entsprechend formulierte er einen Vorbehalt im Hinblick auf die Genehmigung. Der Kanton unterlässt deshalb die Streichung. Das AGR verzichtet jedoch künftig auf die bisherige Praxis, wonach es bei Gemeinden mit

deutlich zu grossen Bauzonenreserven nicht mehr auf Planungsgeschäfte einsteigt, bis diese aufzeigen, wie sie ihre Bauzonen reduzieren. Dies entspricht auch einem Teil der Forderung aus der Motion 189-2021 «Sinnvolle raumplanerische Lösungen ermöglichen – Doppelte Kompensationspflicht bei Einzonungen abschaffen». Zum heutigen Zeitpunkt gibt es noch 11 Gemeinden mit deutlich zu grossen Bauzonenreserven.

3.5 Abbau Deponie und Transport ADT

Schutzinteressen der BLN- und IVS Objekte berücksichtigen

Der Bund vermisste in der Vorprüfung quantitative Aussagen zum gesamtkantonalen Bedarf an Abbau- und Deponievolumen im Kanton. Zudem hat der Kanton bei verschiedenen Abbau- und Deponiestandorten sicherzustellen, respektive aufzuzeigen, wie die Schutzinteressen des Bundes, insbesondere der tangierten BLN- und IVS-Objekte stufengerecht berücksichtigt werden. Für drei Standorte im BLN wurde eine Prüfung von Alternativstandorten verlangt. Der Kanton hat die Schutzinteressen des Bundes in den entsprechenden Massnahmenblättern und den dazugehörigen Erläuterungen ausgewiesen und verpflichtet sich, diese in den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Stärkere Verankerung des Sachplans ADT im Richtplan

Verschiedentlich wurde im Rahmen der Vernehmlassung und öffentlichen Mitwirkung der Wunsch nach einer stärkeren Verankerung der Thematik ADT im Richtplan geäussert und die Aufnahme sämtlicher (regionaler) Standorte in den Richtplan verlangt. Dem Wunsch nach einer stärkeren Verankerung wurde mit einer Anpassung in den Zielen nachgekommen. Das Verhältnis Sachplan zu Richtplan ist im Rahmen einer zukünftigen Überarbeitung des Sachplans ADT zu diskutieren.

3.6 Weitere Themen

3.6.1 Entwicklungsmöglichkeiten im ländlichen Raum

Ländlicher Raum verlangt mehr Entwicklungsmöglichkeiten

Ein Schwerpunkt der Stellungnahmen betraf die Entwicklungsmöglichkeiten im ländlichen Raum. Diverse ländliche Gemeinden fühlen sich durch die Vorgaben des Richtplans in ihrer Entwicklung eingeschränkt. Sie bemängeln bei einer Vielzahl an Themen die mangelnde Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse (Ein- und Umzonungsvoraussetzungen, Bauen ausserhalb der Bauzonen, Erschliessung mit dem Verkehr, Zentralitätsstruktur, einschränkende Vorgaben durch UNESCO-Gebiete, KLEK usw.) und befürchten gleichzeitig eine Einschränkung der Gemeindeautonomie. Der Fokus der Entwicklung liege zu stark auf den städtischen Räumen.

Der Kanton nutzt seinen Handlungsspielraum

Der geforderten Streichung der Verankerung des KLEK im Richtplan wurde teilweise nachgekommen (vgl. Punkt 3.2).
Aktuell befinden sich die Anforderungen an die Erschliessungsgüteklassen für die Ein- und Umzonung von Arbeitszonen in Überarbeitung. Die Resultate werden in das Richtplancontrolling 24 einfliessen.

Das Bauen ausserhalb der Bauzonen wird im Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) geregelt. Im Richtplan wird es im Strategiekapitel A4 «*Bauen im ländlichen Raum*» mit den behördenverbindlichen Zielsetzungen A41 und A42 behandelt: Wo ein Handlungsspielraum besteht, wird dieser im Kanton Bern ausgenützt. Zudem setzt sich der Kanton für eine vernünftige Praxis ein. Derzeit erfolgt die Erfüllung einer Planungserklärung[1], die Aufschluss geben soll, wie der Kanton Bern seinen Handlungsspielraum beim Bauen ausserhalb der Bauzonen nutzt.
Weiterer Spielraum, den Forderungen nach mehr Autonomie und weniger Einschränkungen im Rahmen der Richtplananpassungen 22 nachzukommen, ist kaum vorhanden. Das RPG macht restriktive Vorgaben, was die Siedlungsentwicklung nach innen sowie die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr betrifft.

3.6.2 Windenergie

Beitrag aller zur Erreichung der Ziele der Energiestrategie 2050

Der Kanton nahm die Ergebnisse der regionalen Windplanung Oberland-Ost in den Richtplan auf. Infolgedessen wurden zwei Prüfräume des Kantons (Beatenberg-Niederhorn, Männlichen-Lauberhorn) gestrichen. Zudem sind neu sämtliche Regionen klar aufgefordert, einen Beitrag an die Windenergie zu leisten.

Energie bleibt Thema von künftigen Richtplananpassungen

Verschiedene Mitwirkende wiesen darauf hin, dass die Voraussetzungen für die Windenergieproduktion nicht in allen Gegenden gleichermassen gegeben sind. Einige Antragsteller waren der Meinung, der Kanton solle eine tragendere Rolle bei der Windenergieplanung einnehmen. Die sich ändernden Rahmenbedingungen im Bereich der erneuerbaren Energien führen aus Sicht des Kantons zu einem umfassenden Aktualisierungsbedarf. Derzeit laufen bereits Arbeiten für eine ganzheitlichere Überarbeitung der Thematik im Richtplan im Hinblick auf die nächsten Anpassungen.

4. Anhang: Kommentare zu den einzelnen Stellungnahmen

Nachfolgend werden sämtliche Mitwirkungseingaben in ihrer Originalsprache wörtlich wiedergegeben und beurteilt. Der Kanton wendete folgende Kategorien zur Beurteilung an: zur Kenntnis genommen, berücksichtigt, teilweise berücksichtigt, nicht berücksichtigt, nicht Gegenstand der Anpassungen, Hinweis für die Umsetzung. Wenn nötig begründete der Kanton seine Beurteilung.

[1] Freudiger (SVP), Rothenbühler (Die Mitte), Baumann (EDU), Flück (FDP): Um den Spielraum in der Anwendung des eidgenössischen Raumplanungsrechts zum Bauen ausserhalb der Bauzonen (zonenkonformes und zonenfremdes Bauen) abzuschätzen, lässt der Regierungsrat periodisch mittels einer unabhängigen Expertise prüfen, wie andere Kantone mit ebenfalls ländlich geprägten Strukturen (z.B. Luzern, Ob- und Nidwalden, Tessin, Graubünden) in praxisrelevanten Bereichen ihren Spielraum ausnutzen. Der Regierungsrat erstattet der BaK und/oder dem Grossen Rat Bericht.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Gesamtüberarbeitung der Richtplaninhalte Verkehr – Erläuterungen Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
45783	Pro Velo Kanton Bern, 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** "*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."* ist zumindest zu ersetzen durch die Formulierung der Mobilitätsstrategie des Kantons Bern (Seite 4): "*Mit dem neuen Verfassungsartikel setzt sich der Kanton Bern zum Ziel, bis 2050 klimaneutral zu sein. Er gibt sich damit einen klaren Auftrag zur DEUTLICHEN Reduktion der Treibhausgase auch im Mobilitätsbereich. 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».*" oder einer verbindlicheren. **Begründung** Diese Begründung ist essentiell und sollte in einem eigenen Abschnitt ganz oben aufgeführt und umfangreicher ausgeführt werden. Nur wenn sich dieses Ziel durch die ganzen Anpassungen und alle folgenden Politikinstrumente konsequent durchzieht, besteht auch wirklich die Chance, dass es erreicht werden kann. Das ist in diesem Richtplan (noch) nicht der Fall.	**Bemerkung** Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierung muss nicht präzisiert werden. Der Kanton setzt sich auch im Verkehr für das Klimaziel 2050 ein. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49304	Einwohnergemeinde Oberbipp	**Antrag / Bemerkung** An der Parkplatzerstellungspflicht soll festgehalten werden (Kap. B1.2) **Begründung** Bei zu wenig Parkplätzen wird der öffentliche Raum vermehrt zum Abstellen von Fahrzeugen missbraucht. Hinzu kommt ein unnötiger "Suchverkehr" für Parkplätze. Im ländlichen Raum ist der MIV ein bedeutender Verkehrsträger und Standortfaktor.	**Bemerkung** Die Beibehaltung der Parkplatzerstellungspflicht würde der - vom Regierungsrat beschlossenen - kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie 2022 widersprechen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49200	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** An geeigneter Stelle im Richtplan, allenfalls in einem zusätzlichen Massnahmenblatt, ist das Thema der geplanten Verlegung des	**Bemerkung** Eine entsprechende Anpassung muss vor der Aufnahme in den kantonalen Richtplan geprüft und anschliessend einer öffentlichen Mitwirkung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Autoverlads Lötschberg in den Basistunnel bei dessen Vollausbau zu behandeln. **Begründung** Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene sieht bei Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels grundsätzlich die Verlegung des Autoverlads in den Basistunnel vor. Auf Berner Seite bezeichnet das Objektblatt 11.1 "Kandertal" zwei mögliche Standorte für die Verladeanlagen vor: Heustrich als "erste Wahl" und Rüdlen-Ey (Flugfeld Reichenbach) als Alternativstandort. Angesichts des sich abzeichnenden Vollausbaus des Basistunnels ist es angezeigt, dass der Kanton die Standorte für dieses wichtige Infrastrukturprojekt in den Richtplan aufnimmt und seine Anliegen und Prioritäten dazu festhält.	unterzogen werden. Das Anliegen wird folglich im Rahmen der nächsten Richtplananpassung geprüft. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48355	Schwadernau	**Antrag / Bemerkung** Anzahl erlaubter Parkplätze nicht noch mehr reduzieren **Begründung** Im ländlichen Raum besteht bereits aufgrund der minimalen Anzahl erlaubter Parkplätze gemäss Baugesetzgebung ein Defizit. Die öV Anbindung ist nicht ausreichend, um die Bedürfnisse der Bevölkerung abzudecken (Arbeitszeiten, Schichtarbeit, Anbindung an Bahnhof etc.). Durch die nochmalige Reduzierung der Anzahl Parkplätze, kann das Umsteigen auf den öV nicht erreicht werden.	**Bemerkung** Der kantonale Richtplan sieht kein Verbot von der Parkplatzerstellung vor, sondern strebt die Aufhebung einer PP-Erstellungspflicht an Orten mit guter ÖV-Erschliessung an. Dies wird jedoch nur mit einer Änderung des Baugesetzes rechtskräftig. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48685	SP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Aus Sicht der SP Kanton Bern braucht es beim Verkehr ein grundsätzliches Umdenken. Damit sich der Modalsplit markant ändert, muss der Kanton auf den weiteren Ausbau von Strassen verzichten und stattdessen eine regelrechte ÖV-Offensive lancieren. **Begründung** Die SP Kanton Bern hat grosse Fragezeichen bei der Umsetzung. Einerseits fehlen im Richtplan konkrete Massnahmen wie diese Verkehrswende gelingen soll. Andererseits unterstützt der Kanton weiterhin den Ausbau der Autobahn – namentlich der A1 auf acht Spuren – und plant selber mit den Umfahrungsstrassen im Oberaargau und im Emmental besonders verkehrsintensive Vorhaben.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48108	Pro Natura Bern	**Antrag / Bemerkung** B, S. 3, Formulierung: 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 teilweise höheren CO 2 -Emissionen. Ändern zu: 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 2 -Emissionen. **Begründung** Höhere CO2 Emissionen bei mehr Autoverkehr werden nicht "teilweise" entstehen, sondern in jedem Fall. Es darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass auch beim Bau von Elektroautos, sowie der Stromproduktion CO2 entsteht.	**Bemerkung** Dem Antrag wird entsprochen und das Wort "teilweise" gestrichen. **Beurteilung** berücksichtigt
48466	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** B03 ist zu ergänzen: Alle Regionen und Gemeinden verfügen über eine Basiserschliessung, DIE SICH AM KLIMA-ARTIKEL UND AN DER 4V-STRATEGIE AUSRICHTET. **Begründung** In Zukunft muss die aktive Mobilität ein durchgängiges Netz haben. Dies ist nur möglich, wenn die Basiserschliessung dies gewährleistet.	**Bemerkung** Die Themen 4V-Strategie und Klima werden in den Zielsetzungen B01 respektive B06 und B07 behandelt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48467	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** B05 ist zu ergänzen: Dem barrierefreien Reisen (Zugang zu Bauten und Anlagen) ist Rechnung zutragen und gemäss Behindertengleichstellungsgesetz umzusetzen. DIES IST AUCH BEI INFRASTRUKTUREN FÜR DEN VELO- UND FUSSVERKEHR ZU BEACHTEN. **Begründung** Die aktive Mobilität mit ihrer Wichtigkeit für die Feinerschliessung ist zentral für das barrierefreie Vorwärtskommen.	**Bemerkung** Die Zielsetzung B05 zielt auf den Zugang zu sämtlichen Bauten und Anlagen ab. Eine explizite Nennung von Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen ist nicht zielführend. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
45790	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung** Da der Kanton Bern nur bedingt Einfluss auf den Luftverkehr hat, ist eine explizite

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		B07 ist auszubauen, die Spezifikation auf den Landverkehr wegzulassen. Wir schlagen folgende Formulierung vor: Die Energieeffizienz des Gesamtverkehrs erhöht sich markant und der Verkehr ist klimaneutral. Priorisiert in Planung, Bau, Unterhalt und Kommunikation werden die energieeffizientesten Verkehrsmittel Fuss- und Veloverkehr. Der motorisierte Individualverkehr wird stark reduziert sowie möglichst umweltfreundlich und flächensparend abgewickelt. **Begründung** Der Luftverkehr im Speziellen aber auch der Schiffverkehr sind ebenfalls grosse Klimakrisen-Treiber, also sind sie hier nicht wegzulassen. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs soll hier explizit erwähnt werden, damit auch klar ist, welche die energieeffizientesten Verkehrsmittel sind.	Erwähnung nicht sinnvoll. Zudem sind unter dem Begriff "Gesamtverkehr" sämtliche Verkehrsmittel und -träger angesprochen. Präzisere Aussagen zu einzelnen Verkehrsmitteln werden in den nachfolgenden Zielen definiert. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48504	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** B08 ist um das Klima und die aktive Mobilität zu erweitern: B08 (...) Die durch Infrastrukturausbauten tangierten Umwelt- UND KLIMAinteressen werden bei der Planung frühzeitig ermittelt und berücksichtigt. Bei Vorhaben für die aktive Mobilität ist zu berücksichtigen, dass ein grosser Nachholbedarf und eine günstige Umweltwirkung besteht und deswegen der Landverbrauch anders bewertet werden muss. **Begründung** Bei der Erweiterung der N1 im Grauholz wird im Umweltverträglichkeitsbericht das Klima nicht berücksichtigt. Es ist unverständlich, dass das heutzutage noch möglich ist. Deswegen ist es hier explizit zu erwähnen.	**Bemerkung** Die Zielsetzung B08 bezieht sich explizit auf den Landverbrauch. Das Thema Klima wird in B06 und B07 behandelt. Der UVB zur Erweiterung der N01 zwischen Wankdorf und Schönbühl ist Sache des Bundes. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
45096	Köniz	**Antrag / Bemerkung** B1.1 4V-Strategie umsetzen; Herausforderungen, S. 1: Die Vision "Alle Gemeinden sind gut und direkt erreichbar." ist auf geeignete Standorte umzuformulieren. Für ungeeignete Standorte ist eine minimale Anbindung sicherzustellen. **Begründung** "Der Kanton Bern verfolgt eine auf alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen ausgerichtete Mobilitätspolitik: Alle Gemeinden sind gut und direkt erreichbar." Diese Vision widerspricht dem wichtigen Zentralitätsprinzip der	**Bemerkung** Die Formulierung der Vision entspricht der durch den Regierungsrat beschlossenen Gesamtmobilitätsstrategie 2022 und ist in derselben Formulierung widerzugeben. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Raumplanung (s. auch B1.2, Zielsetzung B15). Die gute und direkte Anbindung ALLER Gemeinden ist weder umsetzbar und finanzierbar noch raumplanerisch anzustreben. Die vorhandenen Ressourcen sind insbesondere für funktionierende Zentren aufzuwenden. Die gute und direkte Anbindung soll das Privileg geeigneter Standorte sein. Für Randlagen ist eine minimale Anbindung sicherzustellen. Zudem widerspricht dies der Zielsetzung B03 "Alle Regionen und Gemeinden verfügen über eine Basiserschliessung.": Das Verfügen über eine Basiserschliessung wird hier als Grundversorgung interpretiert, nicht als "gute und direkte" Anbindung.	
48681	SP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** B1.2 Klima, Umwelt und Energie bei der Mobilität berücksichtigen Mit konkreten Massnahmen aufzeigen, wie der MIV-Anteil durch Umstieg auf Fuss- und Veloverkehr, sowie ÖV verringert werden soll. **Begründung** Die Zielsetzung, den Anteil bei ÖV und Langsamverkehr zu erhöhen, wird sehr begrüsst. Allerdings bleibt unklar, wie das umgesetzt werden soll. Gemäss dem aktuellen Modalsplit entfallen auf den MIV ca. 2/3 aller Fahrten. Im Richtplan muss konkret aufgezeigt werden, wie die Änderung bei Modalsplit erreicht werden soll. Momentan geht der Kanton mit den geplanten Umfahrungsstrassen im Oberaargau und Emmental sowie der Unterstützung verschiedener nationaler Autobahnprojekte noch in die gegenteilige Richtung.	**Bemerkung** Der Kanton ist daran, einerseits Grundlagen zu erarbeiten und andererseits Projekte zu entwickeln und unterstützen, die den Modalsplit zugunsten des ÖV und FVV verbessern. Gemeinsam mit dem Bund, den anderen Kantonen, Regionen und Gemeinden sowie Transportunternehmen sind einige Projekte am Laufen. Damit der Modalshift gelingt, sind alle Staatsebenen, Unternehmen und nicht zuletzt die Privaten Nutzer gefordert. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
45102	3098 Köniz	**Antrag / Bemerkung** B1.2 Klima, Umwelt und Energie bei der Mobilität berücksichtigen; Herausforderungen, S. 3: Festsetzung einer Vorgabe für eine reduzierte Parkplatzerstellungspflicht. **Begründung** Eine Reduktion der geltenden Parkplatzerstellungspflicht an Lagen, welche eine gute ÖV-Erschliessung aufweisen, wird sehr begrüsst.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48914	Einwohnergemeinde Burgdorf Baudirektion	**Antrag / Bemerkung** B1.2 Klima, Umwelt und Energie bei der Mobilität berücksichtigen. Mit konkreten Massnahmen aufzeigen, wie der MIV-Anteil	**Bemerkung** Der Kanton ist daran, einerseits Grundlagen zu erarbeiten und andererseits Projekte zu entwickeln und unterstützen, die den Modalsplit

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		durch Umstieg auf Fuss- und Veloverkehr, sowie ÖV verringert werden soll. **Begründung** Die Zielsetzung, den Anteil bei ÖV und Langsamverkehr zu erhöhen, wird sehr begrüsst. Allerdings bleibt unklar, wie das umgesetzt werden soll. Gemäss dem aktuellen Modalsplit entfallen auf den MIV ca. 2/3 aller Fahrten. Im Richtplan muss konkret aufgezeigt werden, wie die Änderung bei Modalsplit erreicht werden soll	zugunsten des ÖV und FVV verbessern. Gemeinsam mit dem Bund, den anderen Kantonen, Regionen und Gemeinden sowie Transportunternehmen sind einige Projekte am Laufen. Damit der Modalshift gelingt, sind alle Staatsebenen, Unternehmen und nicht zuletzt die Privaten Nutzer gefordert. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51931	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Bei der Dimension “verträglich gestalten” (4V-Strategie) soll auch auf Massnahmen wie z.B. Mobility-Pricing hingewiesen werden. **Begründung** Diese Dimension der 4V-Strategie beinhaltet auch die finanzielle Tragbarkeit für den Kanton, zu der Mobility Pricing beitragen kann.	**Bemerkung** In der GMS 2022 steht: "Der Kanton Bern unterstützt Bestrebungen auf Bundesebene zur Umsetzung von Mass nahmen, mit welchen das Verursacherprinzip umgesetzt und mehr Kostenwahrheit im Verkehr geschaffen werden kann. Der Kanton Bern ist bereit, bei entsprechendem Interesse der Städte / Regionen, Pilotversuche für Mobility-Pricing im eigenen Kanton zu prüfen. Der Kanton Bern realisiert Massnahmen zur Verkehrslenkung." **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49378	Gemeinderat/ Vizepräsident Gemeinde Schangnau	**Antrag / Bemerkung** Beim Satz Umstellung auf fossilfreie alternative Antriebe der Fahrzeuge, ist das (notwendig) zu streichen, durch wenn (Topographisch möglich) zu ersetzen **Begründung** Eine Fossilfreie Mobilität anzustreben, in einer Zeit, einer Stromknappheit, eines möglichen Blackouts vor Augen scheint mir sehr Wiedersprüchlich, und etwas Befremdend, auch wenn man weiss, dass die Rohstoffgewinnung der Akkus unserer E-Autos auf anderen Kontinenten nicht ganz unproblematisch ist. Die E-Mobilität ist ein Teil der Lösung, aber nicht die alleinige Lösung selbst.	**Bemerkung** Die Aussage ist grundsätzlich richtig, dass die Umstellung primär dort erfolgt, wo dies wirtschaftlich und technisch möglich ist (abhängig von Topographie und evtl. elektrischer Erschliessung in den ländlichen und bergigen Gebieten). Es wird eine teilweise Anpassung vorgenommen: "Andererseits sind für den verbleibenden Verkehr eine höhere Energieeffizienz und die Umstellung auf fossilfreie alternative Antriebe der Fahrzeuge, wo möglich, notwendig." **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48081	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Bisherige Massnahmen und vorgeschlagene Anpassungen nochmals überprüfen und konsequenter auf den Klimaschutz-Auftrag (u.a. gemäss neuem Verfassungsartikel) ausrichten	**Schlagworte** Klimaziel **Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung Zitat aus Erläuterungen, S. 3: «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 vorgeschlagenen Anpassungen tragen dieser Vorgabe nicht umfassend Rechnung.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierung muss nicht präzisiert werden. Der Kanton setzt sich auch im Verkehr für das Klimaziel 2050 ein. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51930	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Kapitel "B 1.1, 4V-Strategie umsetzen" ist dahingehend zu überarbeiten, dass die Klimaneutralität des Verkehrs vor 2050 angestrebt wird. Aus Sicht der Grünliberalen ist die Klimaneutralität bereits 2040 zu erreichen. **Begründung** Die ökologische Wende ist möglich, die Technologien dafür sind vorhanden. Eine Studie im Auftrag von swisscleantech zeigt, dass die Treibhausgasemissionen in der Schweiz bis 2030 um bis zu 50% reduziert werden können. Mit weiteren Massnahmen und Treibhausgas-Senken ist die Schweiz bis 2040 klimaneutral. Um die Chance zu wahren, als globale Gemeinschaft das 1.5°C-Ziel des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, sind die Schweiz und damit auch der Kanton Bern gefordert, die Klimaneutralität so rasch als möglich umzusetzen. 2040 ist auf dieser Basis eine realistische Zielsetzung.	**Schlagworte** Klimaziel **Bemerkung** Der Kanton Bern hat sich 2050 zum Ziel gesetzt. Wenn das Ziel bereits vorher erreicht wird, umso besser. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49435	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Strategiekapitel B aus dem Richtplan wurde umfassend überarbeitet und angepasst. Es wurde dabei mit besonderem Nachdruck darauf geachtet – hinsichtlich des neu aufgenommenen Klimaschutzartikels in der Kantonsverfassung – Änderungen vorzunehmen. Da das ganze Kapitel überarbeitet wurde, sind Änderungen nicht nachvollziehbar zu erkennen. Weiterhin einen wichtigen Stellenwert hat die 4V-Strategie (Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten, Vernetzen) Grundsätzlich wird begrüsst, dass durch die Anpassungen besser zwischen den Regionen unterschieden wird. Gleichzeitig wird jedoch durch verschiedenste Aussagen intensiv die Besiedelung von guterschlossenen und zentralen Lagen gefördert. Dies steht im direkten Zielkonflikt mit dem Vorhaben, auch	**Bemerkung** Der MIV ist betreffend Strasseninfrastrukturen ein Thema im Richtplan, aber nicht in Bezug auf alternative Antriebe als Einzelmassnahme, da dies nicht entsprechend raumwirksam ist, um im Richtplan detaillierter abgebildet zu werden. Die Thematik der Versorgungssicherheit ist nicht Thema des Richtplans an sich, sondern nur in Bezug auf grosse raumwirksame Energieanlagen wie die Wasserkraft, grosse (Alpine) Solaranlagen, Windkraft und zukünftige Anlagen der Wasserstoffwirtschaft. Das Thema Lärm ist ebenfalls an mehreren Stellen aufgeführt. Des Weiteren stellen wir einen Widerspruch zwischen den Forderungen bezüglich der Verbesserung von Entwicklungsmöglichkeiten im ländlichen Raum und den Forderungen betreffend Kulturlandschutz,

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		die dezentralen Regionen zu besiedeln. Auch der ländliche Raum ist angewiesen darauf, dass seinen Ansprüchen auf Mobilität Rechnung getragen wird. Damit auch diese Gebiete bezüglich Mobilität interessant bleiben können, braucht es eine entsprechende Würdigung des motorisierten Individualverkehrs. Dieser wiederum wird in der angepassten Strategie nahezu verbannt. Zudem wird mit den Änderungen des Richtplans ausgiebig auf den Klimawandel Bezug genommen. Begrüsst wird dabei die Förderung von Innovation und Technologie. Gleichzeitig scheint die neue Strategie betreffend Klima jedoch etwas kurzsichtig, strebt sie doch einerseits nach Elektrifizierung, lässt aber die Vorteile für die Lärmthematik ausser Acht. Was dabei auch vergessen geht, ist die Energieversorgung. Die Elektrifizierung, welche insbesondere für den motorisierten Individualverkehr gefordert wird (Förderung Ladestationen, Förderung Innovationen usw.), kann nur so lange stattfinden, wie auch genügend elektrische Energie vorhanden ist. Da dies aktuell nicht der Fall ist und keine ersichtlichen, sicheren Lösungen angestrebt werden, ist diese Strategie nicht tragbar. Als positiv gewertet wird die mehrfache Erwähnung des Kulturlandschutzes. Letztlich ist das knappe Kulturland möglichst zur landwirtschaftlichen Produktion im Interesse der Ernährungssicherheit zu nutzen, während weniger nutzbringende Flächen für die gewerbliche Nutzung und den Siedlungsraum vorzusehen sind. Auf übergeordneter Ebene wäre gleichzeitig darauf hinzuwirken, dass die Bevölkerungszunahme dringend gebremst werden müsste. **Begründung** -	Ernährungssicherheit und gebremster Bevölkerungszunahme fest. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51929	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Strategiekapitel B ist um die Dimension der Parkierung des MIV zu ergänzen. Dabei ist die Zielsetzung zu verfolgen, die Anzahl der im öffentlichen Raum abgestellten MIV-Fahrzeuge zu reduzieren. **Begründung** Viele Vorhaben zu Fuss- und Veloverkehr, die Sicherheit vieler dieser Langsamverkehrsverbindungen, Spielstrassen, und weiteres scheitern an der grossen Menge im öffentlichen Raum abgestellten Autos. Die Gemeinden sollen geleitet und unterstützt werden darin, diese Parkplätze auf Privatgrund zu verlagern.	**Bemerkung** Das Thema wird in Kapitel B4.4 unter dem Titel "Parkierung bedarfsgerecht regeln" berücksichtigt. **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48082	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Ziel der Klimaneutralität soll nicht nur für den «Landverkehr» formuliert werden. **Begründung** Auch für den Luft- und Schiffsverkehr ist die Klimaneutralität als (Fern-)Ziel zu deklarieren.	**Bemerkung** Das Anliegen wird grundsätzlich geteilt. Auf eine Ausweitung auf den Luft- und Schiffsverkehr wird jedoch bewusst verzichtet, da der Kanton in diesen Bereichen über keine direkten Handlungsmöglichkeiten verfügt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48863	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Den sorgsamen Umgang mit Boden und Landschaft (Ziel B08) im Rahmen von Verkehrsinfrastrukturprojekten und die Bedeutung einer ökologischeren Strassenraumgestaltung (Ziel B09) möchten wir besonders hervorheben und unterstützen. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
45786	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der erste Abschnitt unter B1.2 "Herausforderungen" ist zu überarbeiten und könnte zum Beispiel so formuliert werden: Um den CO2-Austoss zu senken, ist die Zunahme des gesamten FOSSILEN Verkehrs zu beschränken und sind die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs 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 teilweise höheren CO2-Emissionen. Von Gesetzes wegen müssen bei Bauten mehr Parkplätze realisiert werden, als aus einer Ge-samtverkehrssicht notwendig UND AUS UMWELTSICHT SINNVOLL SIND. Deshalb ist die geltende Parkplatzerstellungspflicht anzupassen. Gleichzeitig ist der notwendige zusätzliche Raum für den Fuss- und Veloverkehr raumplanerisch zu sichern, IHRE BEDÜRFNISSE KLAR ZU PRIORISIEREN UND BEIM AUSBAU DER VELO-INFRASTRUKTUR ZÜGIG VORWÄRTS ZU MACHEN. **Begründung** Es muss dringend unterschieden werden zwischen nicht-wünschbarem Verkehr und anderem. Es darf nicht sein, dass "Verkehr" gleichbedeutend mit MIV ist. Denn das ist die Denkweise, die uns all diese Probleme eingebrockt hat.	**Bemerkung** Die Vermeidung von Verkehr ist aus Infrastruktur- und Umweltsicht grundsätzlich wünschenswert. Natürlich bestehen Unterschiede in der Wirksamkeit und Dringlichkeit der Verkehrsvermeidung verschiedener Verkehrsmittel. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48004	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Der erste Satz unter Punkt 2.1 soll folgendermassen verändert werden: "Der Verkehr und die Siedlungstätigkeit sollen im Sinne des Schutzes des Klimas und der Biodiversität entwickelt und aufeinander abgestimmt werden." **Begründung** Der Klimaschutz und der Schutz der Biodiversität verdienen eine explizite Erwähnung, weil sie zentral für unsere Zukunft sind. Nachhaltigkeit ist zu einem Modewort geworden, dass häufig dazu dient, die kurzfristigen wirtschaftlichen Interessen zu legitimieren. Und: Es macht sprachlich keinen Sinn, dass sich die "Entwicklungen entwickeln".	**Bemerkung** Der Satz wird wie folgt angepasst: "Der Verkehr und die Siedlungstätigkeit sollen im Sinne der Nachhaltigkeit entwickelt und aufeinander abgestimmt werden." Das Ersetzen des Begriffs Nachhaltigkeit durch Klima und Biodiversität würde nicht mehr der ursprünglichen Bedeutung entsprechen. Denn eine nachhaltige Entwicklung berücksichtigt nicht nur Umweltaspekte, sondern auch Wirtschaft und Gesellschaft. Dies entspricht der durch den Regierungsrat festgelegten Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48311	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Richtplan ist mit klaren Zielvorgaben zum Modalsplit und den erwünschten Verschiebungen und Massnahmen zu ergänzen. **Begründung** Klare Ziele und eine gute Datenlage sind essentielle Elemente, um die gewünschten Entwicklungen herbeizuführen. Auch in der Gesamtmobilitätsstrategie sind diese nicht aufgeführt. Somit sind diese im Richtplan aufzuführen, damit sie auch Gegenstand einer Mitwirkung sein können. Zudem braucht es konkrete Massnahmen. Allzuviele der im Richtplan aufgeführten Projekte gehen noch komplett in die entgegengesetzte Richtung.	**Bemerkung** Die Nennung von Zielwerten ist ein sehr politisches Thema. Der Kanton hat sich in der GMS 2022 den Auftrag gegeben Zielwerte zu formulieren und wird dies in den kommenden Jahren angehen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50495	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Der Richtplan soll noch stärker auf die Gesamtmobilitätsstrategie Bezug nehmen. Das klare Ziel der Gesamtmobilitätsstrategie «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» ist im Kapitel B1 nur unter «Herausforderungen» genannt, es fehlt jedoch eine Präzisierung in den konkreten Zielen B01—B10. Zudem widersprechen verschiedene Massnahmen des Richtplans den in der Gesamtmobilitätsstrategie bezeichneten 4V-Zielen. **Begründung**	**Bemerkung** Die Umsetzung der GMS 2022 findet in vielen Planungen, Programmen und Projekten des Kantons statt und nicht ausschliesslich im Kantonalen Richtplan. Es wird eine stufengerechte und zweckdienliche Verankerung in den verschiedenen Instrumenten angestrebt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		-	
51963	Gemeinde Fraubrunnen	**Antrag / Bemerkung** Die Einwohnergemeinde Fraubrunnen fragt sich, ob die Themenbereiche des Ausbaus der Elektromobilität und der Stromversorgung genügend koordiniert sind. Allenfalls ist ein Massnahmenblatt zu erstellen, welches sich mit der Organisation und Koordination der Themenbereiche befasst. Dies ist kein Votum gegen die Elektromobilität im Generellen. **Begründung** Die Einwohnergemeinde Fraubrunnen glaubt in den Unterlagen nichts über das Thema Elektromobilität und Stromversorgung im Kanton Bern gefunden zu haben. Die Elektromobilität soll stark ausgebaut werden. Die Stromknappheit ist sehr aktuell.	**Bemerkung** Die Thematik der Versorgungssicherheit ist nicht Thema des Richtplans an sich, sondern nur in Bezug auf grosse raumwirksame Energieanlagen wie die Wasserkraft, grosse (Alpine) Solaranlagen, Windkraft und zukünftige Anlagen der Wasserstoffwirtschaft. Abgesehen davon wird es wegen der Elektrifizierung in der Mobilität an sich keine Strommangellage oder einen Blackout geben. Die Koordination betreffend Versorgungssicherheit innerhalb des Kantons wie auch zwischen dem Bund und den Kantonen vorhanden. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
47941	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Elektromobilität, insbesondere das E-Bike sowie elektronische Kleinfahrzeuge sind in der Richtplanung zu berücksichtigen. Es ist aufzuzeigen, wie auf die Bedürfnisse der Elektromobilität eingegangen werden soll und wie sie helfen kann, das Ziel "Klimaneutral bis 2050" zu erreichen. **Begründung** Es heisst "Die in der GMS 2008 noch mit keinem Wort erwähnte Elektromobilität entwickelt sich rasant. "... danach wird die Elektromobilität im Bericht aber wie gehabt deutlich vernachlässigt. Um das Ziel "Klimaneutral bis 2050" zu erreichen, ist es sehr wichtig, die Elektromobilität angemessen einzubinden.Im ganzen Richtplanungsbericht haben wir das Wort E-Bike kein einziges Mal gefunden - obwohl es die Mobilitätsart ist, die in den letzten Jahren am stärksten gewachsen ist und nach wie vor ein riesiges Potential hat, den motorisierten Verkehr klimafreundlicher zu gestalten.	**Bemerkung** E-Bikes gehören zum Veloverkehr und sind bezüglich der Raumrelevanz keine eigenständige Mobilitätsart. Die E-Mobilität ist erwähnt, allerdings ist auch sie "bedingt" raumrelevant und entsprechend sachgerecht in anderen Instrumenten des Kantons thematisiert. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48446	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Gesamtmobilitätsstrategie ist im Richtplan besser abzubilden. **Begründung** Wir haben den Eindruck, dass sie noch nicht in allen Bereichen Niederschlag gefunden hat.	**Bemerkung** Die Umsetzung der GMS 2022 findet in vielen Planungen, Programmen und Projekten des Kantons statt und nicht ausschliesslich im Kantonalen Richtplan. Es wird eine stufengerechte und zweckdienliche Verankerung in den verschiedenen Instrumenten angestrebt. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			nicht berücksichtigt
50477	Gemeinderat Langenthal	**Antrag / Bemerkung** Die Gesamtüberarbeitung der Richtplaninhalte Verkehr wird grundsätzlich begrüsst. Die Ausrichtung der strategischen Inhalte und der Massnahmen auf die Umsetzung der 4V-Strategie ist nach Ansicht der Stadt Langenthal richtig und entspricht den Zielvorstellungen der Stadt Langenthal. Im Strategieteil wird in Kapitel B.1.2 die in der Verfassung verankerte anzustrebende Klimaneutralität bis 2050 in den Fokus gerückt. Im Strategieteil wird diesbezüglich angemerkt, dass der MIV-Anteil durch die Verlagerung auf andere Verkehrssysteme verringert und der verbleibende MIV auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben umgestellt werden müsse. Leider stellen wir fest, dass diese Absichten zum Thema Klimaneutralität in den Massnahmen nicht mehr vorkommen und die Ernsthaftigkeit zur Zielerreichung daher nicht sichtbar wird. Zur Zielerreichung der Klimaneutralität ist nachweislich die reine Elektrifizierung der Fahrzeuge ungenügend. Ein angestrebter Absenkpfad beim Anteil MIV, insbesondere im Zusammenhang mit der Verkehrsvermeidung, ist jedoch aus den Massnahmen des Tells Verkehr nicht ablesbar. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51973	Gemeinde Täuffelen Ressort Planung	**Antrag / Bemerkung** Die Sanierung des linken Bielerseeufers wird unterstützt, wo immer möglich mit Tunnelbau. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48960	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Stossrichtung "Trennung strategischer und operativer Aufgaben, bzw. gesetzlicher Aufträge und konkreter Vorhaben/Planungen" ist kritisch zu hinterfragen. **Begründung** Im Sinne einer "administrativen" Aufteilung in einen strategischen Teil und konkrete Massnahmen ist eine Trennung der Verkehrsinhalte im Richtplan grundsätzlich sinnvoll. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass Diskrepanzen zwischen den Zielsetzungen und Grundsätzen einerseits und	**Bemerkung** Mit der Trennung strategischer und operativer Aufgaben, bzw. gesetzlicher Aufträge und konkreter Vorhaben/Planungen soll insbesondere verhindert werden, dass bereits in anderen Instrumenten festgelegte Vorgaben und Rahmenbedingungen im Richtplan ohne zusätzlichen Nutzen wiederholt und dadurch in verschiedenen Instrumente "bewirtschaftet" werden müssen. Eine bessere Verlinkung von Strategie, Massnahmen und weiteren Planungsinstrumenten ist bereits für die nächste Gesamtüberarbeitung des kantonalen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		den konkreten Massnahmen andererseits entstehen. Leider ist jedoch genau dies bereits im aktuellen Richtplan der Fall, beispielsweise durch die Verletzung der 4V-Strategie durch verschiedene Strassenprojekte. Es besteht die Gefahr, dass durch eine stärkere Trennung diese Diskrepanzen noch zunehmen. Stattdessen muss ein Weg gefunden werden, diese zu verringern, etwa mit klaren Verweisen auf die strategischen Grundlagen in den Massnahmenblättern.	Richtplans vorgesehen (nicht nur in den Kapiteln betreffend Verkehr). **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
47161	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Strategien, die im Kapitel 1.2 aufgeführt werden, werden unterstützt. Allerdings werden die Grundsätze bei den Massnahmenblätter 06 und 07 nicht berücksichtigt. **Begründung** Ein Kapazitätsausbau der Strassen (Umfahrungsstrassen, Nationalstrassen) ist nicht klimakompatibel.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48942	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Verkehrsinhalte des Richtplans sind aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen grundsätzlicher zu hinterfragen, als dies in der vorliegenden Gesamtüberarbeitung getan wurde. **Begründung** Sowohl die neuste Version des Sachplans Verkehr des Bundes, Teil Programm ("Mobilität und Raum 2050") wie auch der neue Klimaartikel in der Kantonsverfassung stellen die bisherige Berner Verkehrspolitik grundsätzlich infrage. Der Sachplanteil unter anderem, weil er aufgrund der Digitalisierung einen starken Wandel der Mobilitätsnachfrage konstatiert (insb. eine mittelfristige Stagnation, in den Hauptverkehrszeiten teilweise gar einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs). Der Klimaartikel, weil er Kanton und Gemeinden explizit zum Klimaschutz verpflichtet, und somit auch zu einer konsequenten nachhaltigen Mobilitätswende. Die vorgenommenen Anpassungen tragen diesem Paradigmenwechsel leider viel zu wenig Rechnung.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49671	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Zielsetzungen sind anders zu priorisieren: B07 ist als erstes und vor allem vor B6 aufzuführen. **Begründung**	**Bemerkung** Der Reihenfolge und Nummerierung der Zielsetzungen im kantonalen Richtplan liegt keine Priorisierung zugrunde. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		B7 vor B6: Unseres Erachtens hat im Sinne einer logischen Abwägung und der globalen Solidarität die Vermeidung von Treibhausgasen und somit die Abwendung bzw. Verzögerung von Klimafolgen absolute Priorität. Sie sind deshalb vor den Massnahmen zur Erhöhung der Klimaresilienz aufzuführen.	nicht berücksichtigt
48465	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Zielsetzungen unter B1 sind zu ergänzen mit einem Ziel zur Kreislaufwirtschaft. **Begründung** Verkehrsinfrastrukturen implizieren eine sehr energie- und ressourcenreiche Bautätigkeit: Es ist wichtig, dass grad die öffentliche Hand mit gutem Beispiel vorangeht und Materialien verwendet, die langlebig sind und wiederverwendet werden können. Zudem soll dies auch in der Beschaffung von Fahrzeugen beachtet werden.	**Bemerkung** Die Kreislaufwirtschaft ist im Bereich "Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen" nicht richtplanrelevant. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48454	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Dieses Kapitel ist mit Verweise an andere, „nicht-planerische“ Massnahmen (z.B. Sensibilisierungskampagnen; Lenkungsmassnahmen mittels Steuerpolitik etc.) sowie konkrete Massnahmen zum Verkehrsmanagement zu ergänzen. **Begründung** Diese Massnahmen sind ebenfalls sehr wichtig und sollen deshalb Eingang finden.	**Bemerkung** Solche Massnahmen können durchaus wichtige Elemente in der Verkehrsplanung darstellen, sind jedoch nicht richtplanrelevant und werden deshalb im kantonalen Richtplan nicht aufgeführt. Entsprechende Hinweise auf solche Massnahmen sind in der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie verankert. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50676	Regionalkonferenz Bern-Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Elektromobilität: Die Elektromobilität kann zur Dekarbonisierung beitragen und ist mehr als nur ein anhaltender Trend. Im Richtplan werden jedoch keine Aussagen zu E-Bikes gemacht und sind entsprechend zu ergänzen. **Begründung** -	**Bemerkung** E-Bikes gehören zum Veloverkehr und sind bezüglich der Raumrelevanz keine eigenständige Mobilitätsart. Die E-Mobilität ist erwähnt, allerdings ist auch sie "bedingt" raumrelevant und entsprechend sachgerecht in anderen Instrumenten des Kantons thematisiert. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
47998	Pro Natura Bern	**Antrag / Bemerkung** Erläuterung S. 2/7, Die Formulierung: 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.	**Bemerkung** Auch der ÖV und der FVV sind "Strassenverkehr", daher wird an der Formulierung festgehalten. Die Förderung des ÖV und des FVV werden in den behördenverbindlichen Zielen des Strategieteils im Detail festgelegt.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Ändern zu: Sie ist so zu lenken, dass so wenig wie möglich Strassenverkehr erzeugt wird, dieser effizient abgewickelt werden kann und dafür der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr als bevorzugtes Verkehrsmittel im Kanton verwendet wird. **Begründung** Der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr muss zentral sein in der Verkehrsstrategie des Kantons. Er darf nicht nur "hoch" sein. Die Formulierung entspricht nicht dem Klimaschutz-Artikel bis 2050 klimaneutral zu sein.	**Beurteilung** nicht berücksichtigt
51023	Gemeinde Wimmis	**Antrag / Bemerkung** Grundsätzlich wird begrüsst, dass durch die Anpassungen besser zwischen den Regionen unterschieden wird. Gleichzeitig wird jedoch durch verschiedenste Aussagen intensiv die Besiedelung von gut erschlossenen und zentralen Lagen gefördert. Dies steht im direkten Zielkonflikt mit dem Vorhaben, auch die dezentralen Regionen zu besiedeln. Auch der ländliche Raum ist darauf angewiesen, dass deren Ansprüchen auf Mobilität Rechnung getragen wird. Damit diese Gebiete bezüglich Mobilität interessant bleiben können, braucht es eine entsprechende Würdigung vom motorisierten Individualverkehr. Dieser wiederum wird in der angepassten Strategie nahezu verbannt. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48005	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Kapitel 2.3 ist zu ergänzen mit der expliziten Förderung des Velo- und Fussverkehrs und dessen Bedürfnis nach sicherer Infrastruktur. **Begründung** Im Gegensatz zum öV ist der Nachholbedarf fürs Velo riesig. Zudem ist die aktive Mobilität die einzige, die externe Nutzen aufweist. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso hier die Förderung des öVs für dichtbesiedelte Gebiete erwähnt wird und nicht die aktive Mobilität.	**Bemerkung** Das Kapitel 2.3 beinhaltet nur die Erläuterungen, bzw. Zusammenfassung des Strategiekapitels B3 Verkehrssysteme. Im eigentlichen Strategiekapitel werden die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wie gefordert erwähnt und in behördenverbindlichen Zielsetzungen festgelegt. Entsprechend kann auch die Zusammenfassung in den Erläuterungen ergänzt werden. **Beurteilung** berücksichtigt
48975	Service de l'aménagement du territoire du Canton de Neuchâtel	**Demande / remarque** Nous n'avons pas de remarques à formuler sur les adaptations proposées. Nous saluons la mise en cohérence du contenu des fiches et les	**Évaluation** Prise de connaissance

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		approfondissements réalisés sur le thème des installations à forte fréquentation et des sites prioritaires logistiques, ainsi que d'une manière générale sur les surfaces nécessaires aux infrastructures TP, les installations de chargement aux gares de marchandises et le fret ferroviaire. **Justification** Cette démarche nous semble bien coordonnée avec la vision du développement territorial et les PDE, et ne contredit pas les intérêts de notre canton.	
51959	Berner KMU 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Positiv zu werten sind das grundsätzliche Bekenntnis zur Notwendigkeit aller Verkehrsträger und die Differenzierung verschiedener Typen von Regionen (Stadt, Agglomeration, Land) mit entsprechend unterschiedlichen Bedürfnissen bezüglich Erschliessung und Verkehrsmitteln. Lücken und Unstimmigkeiten sind besonders im Bereich B1 auszumachen. Vermissen lässt das Strategiekapitel die Möglichkeit von Lösungen durch die Förderung neuer Technologien und Innovationen, wie in Art. 31a, Abs. 3 der Verfassung des Kantons Bern ausdrücklich gefordert, sondern beschränkt sich auf die Unterscheidung zwischen Fuss- und Veloverkehr (nicht jedoch zwischen Velos mit oder ohne Antrieb), Motorfahrzeugen mit fossilen Antrieben sowie Motorfahrzeugen mit fossilfreien alternativen Antrieben. In diesem Zusammenhang erscheint die Ausgestaltung des Strategiekapitels kurzsichtig. Die Umstellung von fossilen auf fossilfreie Antriebe (im Konkreten auf Strom) soll stark gefördert und die dazu benötigte Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. Es wird aber kein Wort darüber verloren und kein Gedanke daran verschwendet, woher die dafür benötigte zusätzliche elektrische Energie kommen soll. Stromproduktionsanlagen benötigen Fläche, was zu raumwirksamen Veränderungen führen muss und somit zwingend Teil des Richtplanes zu sein hat. Weiter ist im Dokument keine Differenzierung des MIV enthalten (vermeidbarer Verkehr durch Privatpersonen gegenüber notwendigem Wirtschaftsverkehr), obwohl dies in allen grösseren Schweizer Städten heute als Grundlage für Mobilitätsdiskussionen eine vorausgesetzte Unterscheidung ist. Weiter wird im Unterkapitel B1.2 behauptet, dass das Parkplatzangebot zu vermehrter Autobenutzung führt und «…damit, abhängig vom Antrieb des Autos, zu teilweise höheren CO2-Emissionen…» führt. Darauf wird kurzum im Richtplan verlangt, dass die geltenden gesetzlichen Regelungen zur	**Bemerkung** Energieanlagen benötigen raumwirksame Flächen, wenn sie nicht auf bestehenden Infrastrukturen gebaut werden, d.h. namentlich Wasserkraftwerke, Windenergieanlagen, (Alpine) solare (gross-)Flächenanlagen etc. Diese sind bereits im kantonalen Richtplan, in der nationalen und kantonalen Energiestrategie sowie in den entsprechenden Gesetzen aufgeführt. Betreffend Parkplatzerstellungspflicht liegen bereits vom Parlament und dem Regierungsrat verschiedene Aufträge vor. Zudem ist auch eine mögliche Energiemangellage auf Kantons- wie auch auf Bundesstufe koordiniert und auch zwischen diesen beiden Ebenen. Entsprechende Gesetze und Verordnungen sind in Erarbeitung. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Parkplatzerstellungspflicht bei Neubauten «zu überdenken und anzupassen» sind. Hier liegt eine Verirrung bezüglich Kompetenzen vor. Ein Richtplan hat sich an den Gesetzen zu orientieren, nicht deren Anpassung zu verlangen. Letzteres ist den Parlamenten und dem Volk zu überlassen. Das grundsätzlich überarbeitete Strategiekapitel B ist nochmals grundsätzlich zu überarbeiten: Insbesondere sind die fehlenden Gedanken zur Energiemangellage und zur notwendigen Differenzierung zwischen (unabdingbarem) Wirtschaftsverkehr und motorisiertem Verkehr durch Privatpersonen zu studieren und einzupflegen, sowie der Richtplan von Kritik an geltenden Gesetzen zu befreien. **Begründung** -	
49631	Conseil du Jura bernois (CJB) 2520 La Neuveville	**Demande / remarque** Quel est / quels sont les plans d'actions du canton en matière de développement d'infrastructures pour permettre la cohabitation des différents types de transport (public et privé) et ainsi répondre aux besoins des centres urbains et des régions périphériques ? **Justification** Ces adaptations du plan directeur ne mentionnent que très peu d'informations sur les infrastructures qui pourraient être mises en place par le canton pour faciliter la collaboration entre les différents transports (places de parking pour covoiturage, etc.). D'autres informations à ce propos figurent très certainement dans d'autres documents stratégiques.	**Remarque** Le plan directeur n'aborde que les aspects spatiaux de la multimodalité. D'autres études de base sont en cours d'élaboration, dont un mémento sur les rôles et les tâches en relation avec les interfaces de transport. Actuellement, les régions traitent le thème des formes de desserte complémentaires dans l'espace rural. Leurs travaux seront pris en compte dans le prochain schéma d'offre cantonal des transports publics. **Évaluation** Prise de connaissance
49033	Gemeinde Lyss, Bau+Planung	**Antrag / Bemerkung** S.1: CO2 Ausstoss durch attraktive Mobilitäts- und Güterlogistikangebote verringern anstatt: MIV-Anteil durch Umstieg auf Fuss- und Veloverkehr, sowie ÖV Verringern. **Begründung** zu eng definiert	**Bemerkung** Es handelt sich lediglich die Erläuterungen, bzw. die Zusammenfassung des eigentlichen Strategiekapitels im Richtplan. Im Strategiekapitel B und den darin enthaltenen behördenverbindlichen Zielsetzungen werden attraktive Mobilitäts- und Güterlogistikangebote (z.B. kombinierte Mobilität) festgelegt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49034	Gemeinde Lyss, Bau+Planung	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung** Im Güterverkehr kann nicht der öffentliche Personenverkehr, sondern nur der Schienenverkehr gestärkt werden, auch der

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		S.1: Um den CO2-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 durch attraktive Mobilitätsangebote, auch in der Güterlogistik, markant zu erhöhen anstatt: Um den CO2-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. **Begründung** Präzisierung	Fussverkehr ist beim Güterverkehr keine Alternative. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49529	Bergregion Obersimmental-Saanenland 3777 Saanenmöser	**Antrag / Bemerkung** Streichung des Satzes «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. » Anpassung: Die Entwicklung von Wohngebieten ist prioritär in zentralen Lagen und schon erschlossenen Gebieten zu fördern. Der öffentliche Verkehr berücksichtigt neben effizienten und kostengünstigen Erschliessungen bei Wohn- und Arbeitsstandorten auch neue Mobilitätsformen mit ergänzenden Bedarfsangeboten sowie modernen Arbeitsformen. **Begründung** Bei vielen dezentralen Arbeitsstandorten sind Frequenzen für die benötigten ÖV-Erschliessungsklassen ein grosses Problem. Oft werden dabei die neuen Mobilitäts- und Arbeitsformen nicht berücksichtigt (z.B. Trend zu Homeoffice oder generell E-Mobilität). Auch Bedarfsangebote richten sich gezielt und effizient an den Anforderungen z.B. von dezentralen Arbeitsstandorten aus.	**Bemerkung** Das Bedürfnis nach einer noch differenzierteren Beurteilung von Einzonungen besteht in vielen Regionen und Gemeinden, steht jedoch im Interessenkonflikt mit dem wichtigen Schutz des Kulturlands und der FFF. Das Anliegen zur Überprüfung der Anforderungen bei der Erschliessung von Arbeitszonen mit dem öffentlichen Verkehr sind dem Regierungsrat und der zuständigen Direktion für Inneres und Justiz somit bekannt. Der Prozess ist aufgegleist und die notwendigen Überprüfungsarbeiten und Gespräche sind im Gange. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48463	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter "Förderung von alternativen Antrieben des verbleibenden MIV und der dafür benötigten Infrastruktur" ist darauf hinzuweisen, dass Anreize für Mitfahr-Angebote und leichte, energie- und flächeneffiziente Fahrzeuge geschaffen werden.	**Bemerkung** Das Anliegen wird grundsätzlich geteilt, ist aber nicht direkt raumrelevant. Zudem hat der Kanton nur beschränkten Einfluss auf diese Thematik. Die Notwendigkeit zur Erhöhung des Besetzungsgrades wurde in der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 erkannt und festgehalten.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung Die Grösse und das Gewicht der Autos nehmen Jahr um Jahr zu. Das hat direkte Auswirkung auf die benötigte Infrastruktur und ist in hohem Mass sinnfrei, weil im Durchschnitt kaum mehr als eine Person im Auto hockt.	**Beurteilung** nicht berücksichtigt
48860	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Verkehr, Mobilitätsverhalten und deren Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung sind Kernthemen der alltäglichen raumplanerischen Aufgaben und Fragestellungen in der Orts-, Quartier- und Arealentwicklung. Die hohe Komplexität und der zunehmende Handlungsbedarf zur Erhaltung wohnlicher Siedlungen und eines umweltgerechten, nachhaltigen Wachstums (unter Beachtung der Energie- und Klimaziele) rechtfertigen deshalb auch hier eine fokussierte Betrachtung und Anpassung des Richtplans. Insbesondere die Gesamtmobilitätsstrategie GMS 2022 bildet dazu ein wichtiges Zielinstrument auf kantonaler Ebene. Die auf Kantonsebene klar formulierten Ziele zur Veränderung des Modalsplits im Verkehr (Verlagerung des «motorisierten Verkehrs» auf die Verkehrsträger «öffentlicher Verkehr (öV)» und «Langsamverkehr (LV)») sind jedoch auf der Ebene der Gemeinde erfahrungsgemäss nur mit hohem Aufwand umsetzbar. **Begründung** Priorisierte Fahrbahnen für den öffentlichen Verkehr treffen im dichten städtischen Kontext auf grossen Widerstand.	**Bemerkung** Komplexe und grössere Massnahmen sollen gemeinsam mit den Regionen und Strasseneigentümern in die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) aufgenommen werden. Mit diesem Vorgehen wird mindestens ein Teil der Finanzierung sichergestellt. Weiter sind Synergien mit anstehende Sanierungsarbeiten und Drittprojekten zu nutzen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
47867	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zu Kapitel 1 Ausgangslage: Inwiefern wurden die "Schweizerischen Verkehrsperspektiven 2050" (Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Schlussbericht, 2022) als Grundlage für die Richtplan-Anpassungen im Teil Verkehr herangezogen? Und werden andere Kapitel (insb. Strategien Kapitel A) aufgrund der aktualisierten Prognosen angepasst oder beabsichtigt der Kanton Bern eine (von den Bundesvorgaben) abweichende Prognose vorzunehmen? **Begründung** Mit dem Schlussbericht vom 8. April 2022 hat das ARE des Bundes die Verkehrsperspektiven aktualisiert. Darin enthalten sind aktualisierte Wachstumsprognosen für die Bevölkerung und Wirtschaft, woraus Prognosen für die Entwicklung des Verkehrswachstums abgeleitet werden. Es ist sicherzustellen, dass allfällige Anpassungen bei den Planungsgrundlagen für	**Bemerkung** Die verkehrlichen Grundlagen für die Richtplananpassungen ‘22 basieren auf der Analyse die im Rahmen der aktualisierten Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern erstellt wurde. Diese basiert wiederum auf den Zahlen aus dem Gesamtverkehrsmodell GVM BE 2019 mit dem Prognosehorizont 2040. Ein Abgleich mit den Verkehrsprognosen 2050 des Bundes wurde vorgenommen und in der Festlegung der verkehrlichen Annahmen berücksichtigt. Die Verkehrsperspektiven des Bundes sind immer eine Grundlage für das kantonale Gesamtverkehrsmodell, dieses kann aber aufgrund von regionsspezifischen Entwicklungen im regionalen/lokalen Massstab davon abweichen. Hinzu kommen erhebliche Unsicherheiten bezüglich der tatsächlichen Entwicklung des Verkehrsverhaltens, wie z.B. die Covid-19-Pandemie gezeigt hat. Dadurch weisen die Prognoseszenarien eine erhebliche

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		die Verkehrsprognosen auf kantonaler Stufe auch die entsprechenden Vorgaben bezüglich Siedlungsentwicklung nach innen, Einzonungsvorgaben und Wachstumzahlen gemäss Raumkonzept im kantonalen Richtplan aufeinander abgestimmt werden.	Bandbreite auf, denen im Richtplan Rechnung getragen werden soll. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
Strategiekapitel B1 Gesamtmobilität Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
50683	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	**Antrag / Bemerkung** Wir begrüssen die Anpassungen auf Basis der überarbeiteten Mobilitätsstrategie, die mit der 2019 verabschiedeten Mobilitätsstrategie der RKBM kongruent ist. Allgemein fehlt aus unserer Sicht ein klares Zielbild, wie die Mobilität im Kanton Bern im Horizont 2050 aussehen kann bzw. soll. Nur so lassen sich die Massnahmen im Bereich Mobilität in Hinblick auf eine künftige Klimaneutralität zielgerichtet geplant werden. Der Kanton Bern könnte im Richtplan die Leitlinien für Regionen und die Gemeinden setzen. Das Thema «Mobilitätsmanagement» gliedert sich grundsätzlich in drei Bereiche: Mobilitätskonzepte für Mitarbeitende, Mobilitätsmanagement im Planungsprozess für Gebäude oder Überbauungen sowie Mobilitätskonzepte als Bestandteil der Planung von grossen Anlässen. Um die Themen rund um das «Mobilitätsmanagement» voranzubringen, würden wir es begrüssen, wenn der Kanton ein entsprechendes neues Massnahmenblatt erstellen würde. Ziel ist es, dass der Kanton das Thema «Mobilitätsmanagement» gemeinsam mit den Regionen und Gemeinden angehen kann. **Begründung** **-**	**Bemerkung** Die Aufnahme der vorgeschlagenen Elemente wird im Rahmen einer kommenden Richtplananpassungsrunde geprüft. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
45785	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Wir unterstützen grundsätzlich die Strategien, die in diesem Kapitel aufgeführt sind. Allerdings sind dieser Abschnitt sowie die Zielsetzung B1 und B1.2 zu überarbeiten und die Begrifflichkeiten sauber zu verwenden. Nur so wird klar, welcher Verkehr erwünscht wird und welcher nicht. Es ist nicht zulässig, dass "Verkehr" mit "MIV" gleichgesetzt wird. Dieser Abschnitt soll zum Beispiel folgendermassen formuliert werden:	**Bemerkung** Die Formulierung entspricht der vom Regierungsrat beschlossenen Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons und wird deshalb nicht angepasst. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Vermeiden: Das Wachstum des MOTORISIERTEN Verkehrsaufkommens bringt zahlreiche Probleme wie eine reduzierte Sicherheit oder überlastete Verkehrsinfrastrukturen mit sich. Der MOTORISIERTE INDIVIDUAL-Verkehr soll deshalb vermieden und der öffentliche Verkehr entlastet werden. Dies geschieht durch die Realisierung von Siedlungen der kurzen Wege, die sich ideal für den Fuss- und Veloverkehr eignen, und die Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Verlagern: Der motorisierte Individual-Verkehr soll auf flächensparende, umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Verkehrsmittel - namentlich den Fuss- und Veloverkehr - 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 und attraktive Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr. Gleichzeitig muss die Verkehrspolitik auch finanziell für den Kanton verträglich sein und die Mobilität mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis ist klar zu favorisieren. **Begründung** Hier kommt deutlich zum Ausdruck, dass mit dem Begriff "Verkehr" der MIV gemeint ist. Der Begriff "Verkehr" schliesst aber auch den Fuss- und Veloverkehr und den öV ein. Es besteht nur in sehr spezifischen Fällen die Notwendigkeit, Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich vermeiden zu wollen. Im Gegenteil: Aus einer gesamtgesellschaftlichen Sicht des Wohlbefindens, der Gesundheit und der sozialen Interaktionen ist es absolut wünschenswert, dass sich die Menschen soviel wie möglich bewegen. Bitte unbedingt klarer differenzieren.	
50203	aeebern Oraganisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz	**Antrag / Bemerkung** Wir vermissen eine Strategie wie die fossilfreie Mobilität (Elektromobilität, E-Fuels, biogene Treibstoffe) in der Berner Raumplanung entwickelt werden soll.	**Bemerkung** Die Raumplanung und insbesondere der kantonalen Richtplan kann die fossilfreie Mobilität nicht steuern. Die geforderte Strategie zu einer fossilfreien Mobilität ist in anderen Instrumenten und Sach- oder Massnahmenplänen sachgerecht

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	3001 Bern	**Begründung** -	zu behandeln (Gesamtmobilitätsstrategie, Energiestrategie, zukünftiger Aktionsplan Klima und Massnahmenplan). **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50986	Gemeinde Lenk i.S.	**Antrag / Bemerkung** Ziele, Massnahmen und Verantwortlichkeiten sind unter den Zielsetzungen im Strategiekapitel sowie bei den Massnahmen in geeigneter Form zu ergänzen. **Begründung** Es wird begrüsst, dass im überarbeiteten Strategiekapitel auf die Bedarfsangebote zur Ergänzung des klassischen ÖV-Angebotes hingewiesen wird. Konkrete Ziele und Massnahmen sowie die Klärung der Verantwortlichkeiten werden aber vermisst. Bedarfsangebote sind gerade für schwach besiedelte Gebiete im ländlichen Raum wichtig und tragen zur Verbesserung im ÖV bei. In den Jahren 2021 und 2022 wurde die Studie «Verbesserung der ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum» erarbeitet. Die Anforderungen des Kantons sind jedoch ungeklärt.	**Bemerkung** Die Regionen wurden beauftragt im Rahmen der Entwicklung der regionalen Angebotskonzepte 2027-2030 die gezielte Entwicklung von On-Demand-Angeboten voranzutreiben. On-Demand-Angebote sollen die Erschliessungsgrundsätze erfüllen und genügend Nachfrage und Ertrag genieren. Zweckmässige Pilotangebote können durch den Kanton im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2027-2030 aufgenommen werden. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
50678	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	**Antrag / Bemerkung** Zielsetzung B03: Es braucht nicht nur ein funktionierendes Basisnetz für den MIV, sondern auch für die anderen Verkehrsträger. Daher ist dieses Ziel zu präzisieren (allenfalls mit Referenz auf 4V-Strategie und Klimaartikel). **Begründung** **-**	**Bemerkung** Die Basiserschliessung fokussiert auf alle Verkehrsmittel. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48765	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Zielsetzung B07: "Die Energieeffizienz des Gesamtverkehrs erhöht sich markant und der Gesamtverkehr ist klimaneutral" **Begründung** Das Übereinkommen von Paris verlangt Klimaneutralität für alle Verkehrssektoren, nicht nur für den Landverkehr. Der Wasser- und Luftverkehr ist darum einzuschliessen.	**Bemerkung** Das Anliegen wird grundsätzlich geteilt. Auf eine Ausweitung auf den Luft- und Schiffsverkehr wird jedoch bewusst verzichtet, da der Kanton in diesen Bereichen über keine direkten Handlungsmöglichkeiten verfügt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48767	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Zielsetzung B08: "Die durch Infrastrukturausbauten tangierten	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Umweltinteressen werden bei der Planung frühzeitig ermittelt und berücksichtigt. Die Übereinstimmung mit dem Klima-Artikel in der Kantonsverfassung ist abzuklären" **Begründung** Art. 31a der KV ist bei der Planung von Infrastrukturausbauten zu berücksichtigen.	Gesetzliche Grundlagen sind immer bei allen Planungen zu berücksichtigen, zumindest im Rahmen einer Interessenabwägung. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
Strategiekapitel B2 Abstimmung Verkehr und Siedlung Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
49525	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** B_08 «Verkehrsmanagement»: Früher Miteinbezug von betroffenen Grundeigentümer. **Begründung** Bei den Velovorangrouten durch den Wald werden zahlreiche Burgergemeinden direkt betroffen sein. Die Folgen sind Rodungen und eine Verbreiterung der bestehenden Velowege. Entsprechend wichtig ist ein früher Einbezug der betroffenen Waldeigentümer bei der Routenführung.	**Bemerkung** Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und in der Umsetzung der Vorhaben berücksichtigt. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
49523	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** B_09: RGSK-Rhythmus verlängern **Begründung** Der heutige Überarbeitungsrythmus des RGSKs bindet enorme Ressourcen für die Gemeinden und verursacht hohe Kosten.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50655	EVP Kanton Bern 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** B2.1 Siedlungsentwicklung auf Lagen mit guter ÖV-Erschliessung lenken: Im ländlichen Raum, wo die ÖV-Erschliessung weniger dicht ist, sind als sinnvolle Alternative und Ergänzung die Park-and-Ride-Stellplatzangebote an den Verkehrsknotenpunkten auszubauen. **Begründung** -	**Bemerkung** Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Kantons in der Umsetzung berücksichtigt. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
48468	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Abschnitt «Erschliessungsqualität ÖV gezielt verbessern» ist zu ergänzen: NEBEN DEM FUSS- UND VELOVERKEHR IST die ausreichende Erschliessung mit dem ÖV von Wohngebieten, Arbeitsplatzschwerpunkten,	**Bemerkung** Der Abschnitt fokussiert auf die Erschliessung mit dem ÖV und wird deshalb nur geringfügig angepasst: "NEBEN DEM FUSS- UND VELOVERKEHR IST die ausreichende Erschliessung mit dem ÖV von Wohngebieten, Arbeitsplatzschwerpunkten,

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		publikumsorientierten Nutzungen UND ERHOLUNGSGEBIETEN 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 Erschliessung DURCH DEN FUSS- UND VELOVERKEHR UND DEN ÖV zu lenken. Planerische Vorhaben wie Ein- oder Umzonungen bedingen deshalb eine SEHR GUTE ERSCHLIESSUNG DURCH DEN FUSS- UND VELOVERKEHR UND EINE ausreichende ÖV-Erschliessungsqualität. PARKPLÄTZE SIND AUF EIN MINIMUM ZU BESCHRÄNKEN UND - ABGESEHEN VON PARKPLÄTZEN FÜR MENSCHEN MIT SPEZIELLEN MOBILITÄTSBEDÜRFNISSEN - IMMER KOSTENPFLICHTIG AUSZUGESTALTEN. **Begründung** Der Fuss- und Veloverkehr ist zentral für eine sinnvolle, gesundheitsfördernde und umweltfreundliche Erschliessung. Die Freizeitmobilität wird immer wichtiger. Deshalb soll sie hier ergänzt werden oder in einem separaten Abschnitt behandelt werden.	publikumsorientierten Nutzungen eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige räumliche Entwicklung." **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
50487	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Der Gemeinderat begrüsst die neue Gliederung des Kapitels B in die vier Bereiche Gesamtmobilität (B1), Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (B2), Ausbau der Verkehrssysteme (B3) und Planungsinstrumente (B4). Der Begriff «Verkehr» muss durchgehend präziser eingesetzt werden. Wo motorisierter Verkehr gemeint ist, muss dies auch so bezeichnet werden. Nur wenn alle Verkehrsarten gemeint sind, gilt der allgemeine Begriff «Verkehr» oder besser «Gesamtverkehr/-mobilität». Diese Unterscheidung ist insbesondere bei der Erwähnung negativer Auswirkungen des motorisierten Verkehrs wichtig. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
52166	FSU Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die konkretisierten Inhalte zu den ViV-Standorten dienen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr (nach Art. 8a, Abs. 1, RPG). Die festgelegten Fahrtenkontingente werden begrüsst. **Begründung**	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		-	
48864	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Die konsequente Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an der Erschliessungsqualität des öV ist als raumplanerische Strategie bewährt und richtig (Ziel B12). Der Weiterausbau des öffentlichen Lokal- und Regionalverkehrs ist mehr als wünschbar, gleichzeitig aber auch mit erheblichen Kosten für die Gemeinde verbunden (Ziele B15, B19). **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48339	Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK5) 3600 Thun	**Antrag / Bemerkung** Die Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5) begrüsst es, dass im überarbeiteten Strategiekapitel explizit auf die Bedarfsangebote zur Ergänzung des klassischen ÖV-Angebotes hingewiesen wird. Gleichzeitig vermissen wir dazu aber konkrete Ziele und Massnahmen sowie die Klärung der Verantwortlichkeiten. Wir beantragen beim Kanton, das Thema unter den Zielsetzungen im Strategiekapitel sowie bei den Massnahmen in geeigneter Form zu ergänzen. **Begründung** Bedarfsangebote sind insbesondere für die Grunderschliessung von schwach besiedelten Gebieten im ländlichen Raum sehr wichtig und oft die einzige Hoffnung auf eine Verbesserung im ÖV. Die Regionen haben in den Jahren 2021 und 2022 die Studie «Verbesserung der ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum» erarbeitet, in der das Thema ebenfalls aufgegriffen wird. In den Regionalen Angebotskonzepten 2027-2030 sind eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema «Mobility On-Demand» und ggf. erste Anträge aus den Regionen zu erwarten. Die Anforderungen des Kantons sind jedoch weitestgehend ungeklärt.	**Bemerkung** Die Regionen wurden beauftragt im Rahmen der Entwicklung der regionalen Angebotskonzepte 2027-2030 die gezielte Entwicklung von On-Demand-Angeboten voranzutreiben. On-Demand-Angebote sollen die Erschliessungsgrundsätze erfüllen und genügend Nachfrage und Ertrag genieren. Zweckmässige Pilotangebote können durch den Kanton im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2027-2030 aufgenommen werden. Im Rahmen dieses Prozesses werden auch die Kantonsanforderungen geklärt. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
51933	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Zielsetzung B11 ist um Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur zu ergänzen. **Begründung** Grundsätzlich ist der Langsamverkehr die verträglichste und günstigste Verkehrsart. Die Siedlungsentwicklung sollte dem Rechnung tragen.	**Bemerkung** Das Kapitel B2.1 heisst «Siedlungsentwicklung auf Lagen mit guter ÖV-Erschliessung lenken». Gestützt darauf werden die verbindlichen Ein- und Umzonungsanforderungen abgeleitet, welche an die ÖV-EGK gekoppelt sind. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
49533	Bergregion Obersimmental-Saanenland 3777 Saanenmöser	**Antrag / Bemerkung** Ergänzung B13: ... « Zu berücksichtigende Anforderungen stellen u.a. die Erreichbarkeit, die ÖV-Erschliessungsgüte auch unter Einbezug von Bedarfsangeboten ...» **Begründung** Die notwendige ÖV-Erschiessungsgüte ist für dezentrale Standorte oft schwer erreichbar. Bedarfsangebote können dabei effizient und unattraktiv auf Anforderungen eingehen.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50496	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Hier wünscht die Stadt Bern die Ergänzung, dass zusätzlich zum ÖV auch eine hochwertige Fuss- und Veloinfrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige räumliche Entwicklung ist. In der Zielsetzung B15 ist der hohe Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit im urbanen Raum richtigerweise erwähnt. **Begründung** -	**Bemerkung** Der Abschnitt fokussiert auf die Erschliessung mit dem ÖV und wird deshalb nur geringfügig angepasst: "NEBEN DEM FUSS- UND VELOVERKEHR IST die ausreichende Erschliessung mit dem ÖV von Wohngebieten, Arbeitsplatzschwerpunkten, publikumsorientierten Nutzungen eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige räumliche Entwicklung." **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48469	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter B2.2. Herausforderungen ist folgendermassen zu ergänzen: (...). Die Abstimmung mit den Vorgaben des Umweltschutzes (Lärmschutz, Luftreinhaltung, SCHUTZ DES KLIMAS UND DER BIODIVERSITÄT) und den Verkehrskapazitäten erfolgt im Rahmen von gebietsbezogenen Betrachtungen in der Richt-oder Nutzungsplanung. **Begründung** Die Beschränkung des Umweltschutzes auf primär Lärmschutz und Luftreinhaltung ist veraltet. Deswegen braucht es diese Ergänzung.	**Bemerkung** Im Rahmen des kommenden Richtplan-Controllings '26 wird das Anliegen überprüft. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
Strategiekapitel B3 Verkehrssysteme Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
50498	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Auch in der Zielsetzung B39 zum Lärmschutz an Kantonsstrassen vermisst der Gemeinderat bei den quellenseitigen Massnahmen den konkreten Hinweis auf Tempo 30, zusätzlich zu den aufgeführten lärmmindernden Belägen. Der	**Bemerkung** Die lärmmindernden Beläge sind als Beispiel aufgeführt. Alle anderen quellenseitigen Massnahmen sind in der Zielsetzung impliziert. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Gemeinderat beantragt, dies entsprechend zu ergänzen. **Begründung** -	nicht berücksichtigt
51000	Gemeinde Innertkirchen	**Antrag / Bemerkung** Ausbau der Veloinfrastruktur: Aufnahme der touristischen-/freizeit-Velorouten **Begründung** Der Velo-Alltagsverkehr stellt in den Berggebieten kein Problem dar. Hingegen der immer mehr zunehmende Velo-Freizeitverkehr, welcher insbesondere auf den Passstrassen zu Problemen führt.	**Bemerkung** Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Kantons in der Umsetzung berücksichtigt. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
47954	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** B 3.9 - Gebirgslandeplätze ist anzupassen: Die Zahl der touristischen Flüge, die fossil angetrieben werden, wird bis spätestens 2030 auf 0 reduziert. **Begründung** In einem Kanton, der die Klimaneutralität anstrebt, haben touristische Flüge, die fossil angetrieben werden, keinen Platz mehr. Es gibt im Kanton Bern z.B. immer noch Heliskiing. Für das Erreichen der Klimaziele muss das Heliskiing schnellstens abgeschafft werden.	**Bemerkung** Das Kapitel Luftverkehr wurde im Rahmen dieser Richtplananpassungen nicht verändert und ist somit nicht Gegenstand der öff. Mitwirkung. Die vorgeschlagenen Änderungen können in der nächsten Anpassungsrunde geprüft werden. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48129	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** B, S. 11: Das Kapitel "Strassennetz nachhaltig, bedürfnisgerecht und auf Basis der Klimaziele weiterentwickeln" mit dem Aspekt von induziertem Verkehr ergänzen. **Begründung** Wissenschaftliche Studien beweisen, dass bei einem Kapazitätsausbau, sowie Neubauten von Strassen mehr motorisierter Verkehr entsteht.	**Bemerkung** Die Strategie formuliert die Grundsätze und die Thematik des induzierten Verkehrs wird auf der Konzeptebene mit der Formulierung "Es ist deshalb in jedem einzelnen Fall vertieft zu klären, ob und in welchem Ausmass Kapazitätserweiterungen sinnvoll sind." ausreichend gewürdigt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
47944	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** B21 "Direktverbindungen zu internationalen Flughäfen" streichen. **Begründung** Mit dem Ziel "Klimaneutral bis 2050 sind Direktverbindungen zu internationalen Flughäfen nicht mehr von "besonderem Interesse".	**Bemerkung** Die direkte Anbindung an den internationalen Luftverkehr wird für die Berner Wirtschaft weiterhin von grosser Bedeutung sein. Damit die Klimaziele trotzdem erreicht werden können, unterstützt der Kanton Bern die nationale Luftfahrtpolitik soweit möglich bei der Umstellung auf erneuer_x0002_bare Flugtreibstoffe.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			Beurteilung nicht berücksichtigt
48471	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** B22 ist folgendermassen zu ergänzen: Der Kanton setzt sich für eine optimale Einbindung in das internationale Schienennetzein. 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 −MITNAHMEMÖGLICHKEITEN FÜR VELOS ZUR UNTERSTÜTZUNG DES UMWELTFREUNDLICHEN VELOTOURISMUS **Begründung** Die Kombination von Velo und Zug ist eine umweltfreundliche Ferien-Kombination, die gefördert werden soll.	**Bemerkung** Die Verbesserung der internationalen Anbindung des Kantons Bern wird vom Regierungsrat geteilt und das AÖV setzt sich dafür ein. Die Umsetzung ist in der Zuständigkeit der Bahnunternehmen und richtet sich nach der Wirtschaftlichkeit. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48391	Einwohnergemeinde Burgdorf Baudirektion	**Antrag / Bemerkung** B26: Ergänzung: (Über-)prüfung bestehendes und geplantes ÖV-Angebot nach dem Leitsatz der Kantonalen Gesamtmobilität "Das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort" zur Erreichung der Vision Gesamtmobilitätsstrategie. **Begründung** Es fehlt die Diskussion zu einer möglichen Überprüfung des aktuellen Angebots oder alternativen, nachhaltigen, nachfrageorientierten Mobilitätsformen zu Erreichung der Gesamtmobilitätsstrategie.	**Bemerkung** Die Überprüfung des Angebots des öffentlichen Verkehrs erfolgt auf unterschiedlichen Planungsebenen und in Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteurinnen und Akteuren. Aus dieser Arbeit entsteht das kantonale Angebotskonzept, beziehungsweise der Angebotsbeschluss, welcher durch den Grossen Rat genehmigt wird. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50656	EVP Kanton Bern 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** B3.1 Netz- und Angebotsstrategie öffentlicher Verkehr festlegen: Die Tatsache, dass sich die Gemeinden an den Haltestellen und an der Taktfrequenz finanziell beteiligen müssen, erachtet die EVP bezogen auf die Entwicklung und Förderung des ÖV als problematisch. Bei überlasteten Kantonsstrassen ist es für die Gemeinden günstiger, vom Kanton den Ausbau der entsprechenden Strassenkapazität zu fordern (keine finanzielle Beteiligung erforderlich) statt auf den Ausbau des ÖV zu setzen (finanzielle Beteiligung erforderlich). Diesen finanziellen	**Bemerkung** Massgebend für die Bestimmung der Gemeindeanteile beim Kostenverteilschlüssel ÖV sind zu zwei Dritteln das Verkehrsangebot und zu einem Drittel die Wohnbevölkerung. Eine Anpassung dieses Lastenausgleichs müsste über eine Gesetzesanpassung des FILAGs eingebracht werden. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Fehlanreiz für die Gemeinden gilt es zu beheben. **Begründung** -	
50657	EVP Kanton Bern 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** B3.4 Strassennetz nachhaltig, bedürfnisgerecht und auf Basis der Klimaziele weiterentwickeln: Der Kanton sollte die finanziellen Mittel primär in den Ausbau des ÖVs investieren statt in den Ausbau von Strassen für den privaten Personenverkehr. Selbst wenn in Zukunft der gesamte MIV elektrifiziert sein sollte, wirkt sich das hohe Verkehrsaufkommen negativ auf die Siedlungsqualität aus. **Begründung** -	**Bemerkung** Die Priorisierung des ÖV wird im Strategiekapitel B1 und in der 4V-Strategie der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie 2022 klar festgelegt. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass auch der ÖV teilweise strassengebunden und somit angewiesen auf ein gutes Strassennetz ist. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48787	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** B3.9 Strategische Schwerpunkte im Luftverkehr festlegen Die Bezeichnung "Flughafen Bern" ist konsequent durch "Regionalflugplatz Bern" zu ersetzen. **Begründung** Gemäss Klassifizierung des BAZL handelt es sich nicht um einen Flughafen, sondern einen "Regionalflugplatz". In einem Sachplan ist auf die korrekte Terminologie Wert zu legen.	**Bemerkung** Das Kapitel Luftverkehr wurde im Rahmen dieser Richtplananpassungen nicht verändert und ist somit nicht Gegenstand der öff. Mitwirkung. Die vorgeschlagenen Änderungen können in der nächsten Anpassungsrunde geprüft werden. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48807	SP Wattenwil	**Antrag / Bemerkung** B30 Ergänzung des Abschnittes: "In Siedlungsgebieten..." Die Sicherheit der Fussgänger: innen und Velofahrer: innen wird gewährleistet. **Begründung** Der Fuss- und Langsamverkehr muss berücksichtigt werden.	**Bemerkung** Das Anliegen wird berücksichtigt. **Beurteilung** berücksichtigt
46525	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** B38 ("Der Kanton Bern baut sein Netz für den Veloalltags-und Velofreizeitverkehr gemeinsam	**Bemerkung** Aus Sicht des Kantons ist die Zielsetzung in der vorliegenden Form stufengerecht und ausreichend für den kantonalen Richtplan.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		mit den Gemeinden aus.") ist als klare Zielsetzung zu formulieren. Zum Beispiel so: "Der Kanton Bern baut gemeinsam mit den Gemeinden ein durchgängiges, direktes und kohärentes Velo-Netz. Dieses ist für die verschiedenen Nutzungen (den Veloalltags- (inklusive Pendel- und Schulwege), Velofreizeit- und Velogewerbeverkehr) und alle Nutzer: innen attraktiv. Die Velofahrenden werden von anderen Fortbewegungsarten getrennt geführt, wenn der Tempounterschied hoch ist und wenn das Aufkommen einer Fortbewegungsart gross ist." **Begründung** Die bisherige Formulierung ist keine Zielsetzung. Sie ist eine Massnahme zum Erreichen eines Zieles. Unseres Erachtens soll hier das Ziel festgehalten werden. Zudem soll hier auch der Velo-Wirtschaftsverkehr (Handwerker_innen, Logistik...) erwähnt und eine Aussage über das Separationsbedürfnis gemacht werden. Und natürlich ist es ganz wichtig, das bei der Planung der Infrastruktur an alle Menschen gedacht wird.	Detailliertere Grundsätze werden im Sachplan Veloverkehr festgelegt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
46070	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** B47 und B49 sind so anzupassen, dass sich die Unterstützung und die Entwicklung des Flughafens nach den Zielen des Klimaartikels und der Gesamtmobilitätsstrategie ausrichtet. **Begründung** Der Anteil des Flugverkehrs am Klimaeffekt beträgt in der Schweiz 27%. Es ist also essentiell, dass dieser Verkehrszweig eingebunden wird in die Massnahmen zur Erreichung des Klimaartikels. Es mutet sehr komisch an, dass dies in diesen beiden Zielen überhaupt nicht zum Ausdruck gebracht wird.	**Bemerkung** Das Kapitel Luftverkehr wurde im Rahmen dieser Richtplananpassungen nicht verändert und ist somit nicht Gegenstand der öff. Mitwirkung. Die vorgeschlagenen Änderungen können in der nächsten Anpassungsrunde geprüft werden. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48868	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Bezüglich der Strasseninfrastruktur legen wir besonderen Wert auf ein verstärktes und zeitgemässes Verkehrsmanagement (Ziele B36, B34). Dieses muss in den Agglomerationen und ihren Kern-städten mit hoher Priorität und Dringlichkeit erarbeitet und umgesetzt werden. Im Weitern möchten wir die Bedeutung der Entwicklung von agglomerationsnahen	**Bemerkung** Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Kantons in der Umsetzung berücksichtigt **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Velovorrang-routen besonders hervorheben (Ziel B38). **Begründung** -	
45916	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Kapitel B3.5 ist unter Einbezug des Klimaartikels und der Ziele der Gesamtmobilitätsstrategie zu überarbeiten. **Begründung** Es ist an der Zeit, die Wirkung von Nationalstrassen und Ausbauten auf ihre Klimarelevanz zu überprüfen und klare Massnahmen zur Reduktion der Nutzung anzudenken. Nur so können die Ziele des Klimaartikels und der Gesamtmobilitätsstrategie erreicht werden. In diesem Kapitel ist davon nichts zu spüren.	**Schlagworte** Klimaziel **Bemerkung** Der Kanton setzt sich auch im Verkehr für das Klimaziel 2050 ein. Er bringt seine Interessen beim Bund ein. Dabei sind sämtliche relevanten Interessen inkl. Klimaartikel und GMS gemeint. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48430	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Ziel B29 («Die Ausgestaltung der Kantonsstrassen und wichtigen Gemeindestrassen orientiert sich am Prinzip der Koexistenz aller strassengebundenen Verkehrsmittel.") ist folgendermassen anzupassen: "Die Ausgestaltung der Kantonsstrassen und wichtigen Gemeindestrassen orientiert sich am Prinzip der Bevorzugung von umweltfreundlichen Fortbewegungsarten. Platzverteilung, Querungen und Tempolimiten sind so anzupassen, dass sie dazu einladen, mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs zu sein." **Begründung** Wenn der Titel dieses Kapitels, "B3.4 Strassennetz nachhaltig, bedürfnisgerecht und auf Basis der Klimaziele weiterentwickeln", ernst genommen werden soll, dann muss das Ziel B29 angepasst und deutlich konkreter werden. Der Gewinn für die Gesellschaft ist riesig, wenn die aktive Mobilität gefördert wird.	**Bemerkung** Der Kanton Bern setzt seit Jahrzehnten erfolgreich auf die Koexistenz (auch bekannt als Berner Modell). **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48442	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Ziel B30 ("In Siedlungsgebieten wird der Durchgangsverkehr so abgewickelt, dass die Lebensqualität in den Ortszentren möglichst wenig beeinträchtigt wird. Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Verstetigung und Lenkung des Verkehrs.") ist folgendermassen anzupassen:	**Bemerkung** Die 4V-Strategie ist nicht mit einer Massnahme umzusetzen, sondern es braucht Ziele und nachgelagert Massnahmen zum entsprechenden V. Dieses Ziel bezieht sich explizit auf das "verträglich gestalten". **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		"Speziell in Siedlungsgebieten steht die Lebensqualität der Menschen, die dort wohnen und wirken, im Zentrum. Entsprechend werden Massnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität und der Vermeidung und Verlagerung des Durchgang-MIVs auf umweltfreundlichere Fortbewegungsarten ergriffen. Massnahmen zur Verstetigung und Lenkung des Verkehrs können zusätzlich ergriffen werden." **Begründung** Es leuchtet nicht ein, dass Massnahmen zur Verstetigung und Lenkung des Verkehrs im Vordergrund stehen sollen. Das gleicht einer Kapitulation. Gemäss Mobilitätsstrategie gilt es, zuerst zu vermeiden, dann zu verlagern und dann erst verträglich zu gestalten. Dies wird hier nicht respektiert. Dies ist umso unverständlicher, dass die Verstetigung und die Lenkung des MIV einen deutlich kleineren Klima-Einfluss (Thema, das im Titel des Kapitels prominent aufgeführt ist) aufweist als die Vermeidung und Verlagerung von MIV. Zudem: Nicht nur in Siedlungsgebieten und nicht nur in Ortszentren sollte die Lebensqualität der Menschen im Zentrum stehen. Wobei Lebensqualität gemäss Definition wohl nicht unbedingt das richtige Wort hier ist.	teilweise berücksichtigt
45913	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Fuss- und Veloverkehr ist hier unter B3 explizit und prioritär zu erwähnen und der Text folgendermassen anzupassen: Kanton und Gemeinden sorgen für eine umweltgerechte, energiesparende, sichere und wirtschaftliche Verkehrsordnung (Art. 34 KV): − Sie fördern prioritär den Fuss- und Veloverkehr. − Sie fördern den öffentlichen Verkehr. − Sie fördern das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. − Sie priorisieren - unter anderem beim Strassenbau - die Bedürfnisse der umweltgerechten und energiesparenden Verkehrsmittel. Der letzte Satz − Sie berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen.	**Bemerkung** Der Absatz gibt die Formulierung in der Kantonsverfassung wider. Somit müsste eine Änderung über den politischen Weg geschehen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		ist im Sinne einer umweltgerechten und energiesparenden Verkehrsordnung zu präzisieren. **Begründung** Der Fuss- und Veloverkehr ist der Schlüssel zu einer umweltfreundlichen, energiesparenden und gesundheitsfördernden Mobilität!	
50497	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Der Stadt Bern fehlt in der Zielsetzung B29 zur Ausgestaltung von Kantonsstrassen und wichtigen Gemeindestrassen die Erwähnung, dass im urbanen, dichtbesiedelten Raum flächeneffiziente Verkehrsmittel priorisiert werden. Der Anteil von ÖV, Fuss- und Veloverkehr am Modalsplit ist hier hoch, gemäss Ziel B15. In der Zielsetzung B30 zur Lebensqualität in Ortszentren vermisst der Gemeinderat den konkreten Hinweis auf die Möglichkeit zur Einführung von Tempo 30. Das sollte entsprechend ergänzt werden. **Begründung** -	**Bemerkung** Die Wiederholung der Inhalte verschiedener Zielsetzungen ist nicht zielführend. Zudem ist es nicht stufengerecht, die Einführung von Tempo 30 im Richtplan zu verankern. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48866	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Die neue aktive Steuerung von Güterverkehr und Logistik durch den Kanton wird begrüsst. Die definierten Standorte (Güterbahnhof, Gwatt) erzeugen jedoch Zielkonflikte mit der Thuner Stadtentwicklung, die es im Folgenden noch zu lösen gilt (Ziele B17, B43, B44). **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50500	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Die Stadt Bern ist der Ansicht, dass die Multimodalität nicht nur mit B+R- und P+R-Anlagen bei Verkehrsdrehscheiben zu fördern ist, sondern zusätzlich mit entsprechenden Angeboten (Veloabstellplätze, Sharing-Angebote) auch an kleineren ÖV-Haltestellen im Sinn der «Erschliessung der letzten Meile». **Begründung** -	**Bemerkung** Grundsätzlich teilt der Kanton Bern diese Ansicht. Im kantonalen Richtplan liegt der Fokus jedoch auf den Einflussmöglichkeiten und Zuständigkeiten des Kantons. Die Standortgemeinden und Anlagenberetreiber/innen können weitere Angebote im Sinne der kantonalen Leitsätze realisieren. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48869	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Die Überführung der Infrastrukturmassnahmen aus dem Agglomerationsprogramm (bzw. dem ebenfalls behördenverbindlichen RGSK) in den	**Bemerkung** Im kantonalen Richtplan werden nur die richtplanrelevanten AP- und RGSK-Massnahmen aufgenommen. Richtplanrelevant

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Richtplan ist schwer nachvollziehbar (Ziel B35). Muss diese bei jeder Anpassung des Richtplans durch die Gemeinden kontrolliert werden? Warum erfolgt die Überführung selektiv? Was geschieht mit Massnahmen, welche aus dem RGSK nicht in den Richtplan überführt werden? Haben sie geringere Chancen für eine AP-Finanzierung? **Begründung** -	sind diejenigen Massnahmen, welche erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben und von kantonaler Bedeutung sind. Betreffend AP-Massnahmen: der Bund legt in den Prüfberichten die richtplanrelevanten AP-Massnahmen fest (Kapitel 6.2 der Prüfberichte AP 4G). Die dort aufgelisteten Massnahmen müssen vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarungen im kantonalen Richtplan festgesetzt werden. Für die restlichen AP-Massnahmen entsteht kein Nachteil bei der Bundesmitfinanzierung, wenn sie nicht im kantonalen Richtplan enthalten sind. Der Kanton prüft jeweils die Aufnahme der richtplanrelevanten AP-Massnahmen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
47587	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Zielsetzung B32 (Der Kanton Bern bringt bei der Weiterentwicklung der Nationalstrassen seine Interessen beim Bund ein. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Chancen für die Siedlungsentwicklung und den Ausbau der Veloinfrastruktur optimal genutzt werden.) ist folgendermassen aufzuteilen und zu konkretisieren: B32 Der Kanton Bern bringt bei der Weiterentwicklung der Nationalstrassen seine Interessen im Sinne des Klima-Artikels beim Bund ein. B 33 Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Chancen für den Ausbau der Veloinfrastruktur optimal genutzt werden. Insbesondere sollen Netzlücken geschlossen und Velobahnen mitgedacht werden. **Begründung** Wir bedanken uns, dass Veloanliegen hier Eingang finden. Wir wissen, dass das nicht selbstverständlich ist. Der Satz, dass die Chancen für den Ausbau der Veloinfrastruktur optimal genutzt werden soll, klingt noch zu wage und verdient eine eigene Zielsetzung. Zudem ist es uns wichtig, dass der Kanton Bern seine Interessen im Sinne des Klima-Artikels einbringt. Alle anderen Interessen sind zweitrangig zu werten.	**Bemerkung** In der Interessenvertretung gegenüber dem Bund werden sämtliche Kantonsinteressen eingebracht. So auch der beschlossene Klimaartikel. Eine Aufzählung aller zu vertretenden Interessen ist nicht zielführend. Die Priorisierung der Interessen erfolgt jeweils im Rahmen einer Interessenabwägung. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48776	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung** Aufgrund der gegenseitigen Abhängigkeiten/Auswirkungen zwischen dem übergeordneten und untergeordneten

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die Zielsetzung B33 "Die Funktion der Nationalstrassen wird insbesondere in Ballungsräumen gesichert…" wird gestrichen. **Begründung** Die Sicherung der Funktion der Nationalstrassen ist Aufgabe des Bundes. Die Abhandlung dieses Themas im Richtplan ist nicht stufengerecht und darum zu streichen.	Strassennetz erachtet der Kanton die Zielsetzung als stufengerecht und korrekt im Richtplan (Gegenstromprinzip). **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51934	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Zielsetzung B47 ist wie folgt zu ergänzen: 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 Wirtschaftsstandorts Bern und der Hauptstadtregion Schweiz an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren zu sichern, sofern diese mit dem Zug ungenügend erreichbar sind. Die Entwicklung des Flughafens richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen. Der Flughafen sowie der Betrieb der Fluglinien muss wirtschaftlich eigenständig sein. Insbesondere sind Ausbauprojekte nur dann ins Auge zu fassen, wenn deren Wirtschaftlichkeit gut begründet ist und sie lärmverträglich sind. **Begründung** Flugverkehr über kurze Distanzen zu Destinationen, welche mit dem Zug erschlossen sind, ist ökologisch und ökonomisch nicht sinnvoll, entspricht nicht den im Strategieteil erörterten Klimazielen und muss damit nicht durch den Regionalflughafen Bern sichergestellt werden. Der Flugverkehr weist schon jetzt viele Externalitäten auf, für die er kostenmässig nicht aufkommen muss. Die volkswirtschaftlichen Kosten sind also weitaus höher, als sie betriebswirtschaftlich bei den Fluggesellschaften und beim Flughafen anfallen. Es soll zumindest sichergestellt werden, dass der Kanton Bern hier nicht zusätzlich noch für betriebswirtschaftliche Kosten aufkommt und somit auch eine diesbezüglich unrentable Branche subventioniert.	**Bemerkung** Das Kapitel Luftverkehr wurde im Rahmen dieser Richtplananpassungen nicht verändert und ist somit nicht Gegenstand der öff. Mitwirkung. Die vorgeschlagenen Änderungen können in der nächsten Anpassungsrunde geprüft werden. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
45915	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Dieses Kapitel ist zu ergänzen mit der Tourismus- und Freizeit-Mobilität und der Notwendigkeit für die kombinierte Mobilität für touristische Gebiete.	**Bemerkung** Die Berücksichtigung des Freizeitverkehrs wird in der Ausgangslage zu Kapitel B3 explizit erwähnt: "Das wachsende Verkehrsaufkommen ist mit einer gesamtverkehrlichen Strategie zu bewältigen, bei der die unterschiedlichen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung Der Anteil der Freizeitmobilität an der Gesamtmobilität wird immer grösser. Es ist deshalb wichtig, dass auch dort das Potenzial der aktiven Mobilität ausgeschöpft wird. Unter anderem ist dazu auch die Verlademöglichkeit für Velos in Bussen und Zügen wichtig, wofür sich der Kanton einsetzen soll.	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." Zudem finden sich in den nachfolgenden Unterkapiteln auch behördenverbindliche Zielsetzungen zum Freizeitverkehr im Zusammenhang mit den verschiedenen Verkehrssystemen und -trägern. **Beurteilung** berücksichtigt
50679	Regional-konferenz Bern-Mittelland	**Antrag / Bemerkung** Erschliessung Freizeit-/Erholungsverkehr: Die Freizeitmobilität wird immer wichtiger. Entsprechend sollte auch das Ziel sein, dass diese Orte zweckmässig mit dem ÖV erschlossen werden können. Die Zielsetzungen (Erschliessung ÖV, Strategiekapitel B3) sind entsprechend zu ergänzen. **Begründung** -	**Bemerkung** Die Berücksichtigung des Freizeitverkehrs wird in der Ausgangslage zu Kapitel B3 explizit erwähnt: "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." Zudem finden sich in den nachfolgenden Unterkapiteln auch behördenverbindliche Zielsetzungen zum Freizeitverkehr im Zusammenhang mit den verschiedenen Verkehrssystemen und -trägern. **Beurteilung** berücksichtigt
48808	SP Wattenwil	**Antrag / Bemerkung** Gebirgslandeplätze: Anstelle vom Satz: "Der Kanton verfolgt eine restriktive Nutzung der Gebirgslandeplätze in BLN-Gebieten." der Satz: "Der Kanton bewilligt die touristische und sportliche Nutzung der Gebirgslandeplätze nicht mehr." **Begründung** Privatflüge sind klimaschädlich und verbrauchen knappe Ressourcen.	**Bemerkung** Das Kapitel Luftverkehr wurde im Rahmen dieser Richtplananpassungen nicht verändert und ist somit nicht Gegenstand der öff. Mitwirkung. Die vorgeschlagenen Änderungen können in der nächsten Anpassungsrunde geprüft werden. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48980	Verein seeland.biel/ bienne	**Antrag / Bemerkung** In den Zielsetzungen zum Strategiekapitel B3.3. sind die Ziele und Entwicklungs-prinzipien für eine S-Bahn Biel zu verankern: » Die Stärkung der Erschliessung der Entwicklungsachsen der Agglomeration mit einem 15-Minuten-Takt Richtung Bözingenfeld bis Grenchen und Richtung Brügg bis Lyss sowie einen 7.5-Minuten-Takt Richtung Nidau und Ipsach. » Das Verbinden der Entwicklungsschwerpunkte durch direkte und schnelle Verbindungen mit der Verlängerung der Bahnlinie von Neuenburg (S2) Richtung Bözingenfeld bis Grenchen Nord und optimalen Anschlüssen in Grenchen Nord auf den IC 51 sowie eine Tangente Bern–Lyss–Bözingenfeld. » Den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld möglichst nahe erschliessen, mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle im Bözingenfeld West. **Begründung** Die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura und die Stadt Biel erarbeiten derzeit ein Konzept für den öffentlichen Verkehr der Agglomeration Biel (ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel). Mittelfristig soll die Weiterentwicklung des Busnetzes erhebliche Verbesserungen bewirken. Langfristig wird es erforderlich sein, der Erschliessung durch die Bahn mehr Gewicht zu verleihen, um innerhalb der Agglomeration Biel eine Verschiebung des Modal Split zu Gunsten des ÖV zu unterstützen. In diesem Zusammenhang weist die Entwicklung eines S-Bahn-Netzes für die Agglomeration Biel beträchtliches Potenzial auf (vgl. angefügte Konzeptgrafik einer künftigen «S-Bahn Biel»). Im Fachkonsultationsbericht zum Konzept S-Bahn Bern 2040 (datiert vom 13. April 2022) hat das AÖV zugesichert, dass die Planung des schienengebunden Regionalverkehrs in der Region Biel gemeinsam zwischen AÖV und RVK angegangen werden kann.	**Bemerkung** Das Anliegen ist im Grundsatz berechtigt, das Strategiekapitel B3.3 ist aber bewusst allgemein gehalten und soll nicht die Taktdichte auf konkreten Linienabschnitten definieren. Die langfristige Planung des schienengebundenen Regionalverkehrs in der Region Biel kann mit dem AÖV gemeinsam angegangen und in anderen Planungsinstrumenten festgehalten werden. Die konkreten Infrastrukturanpassungen welche sich daraus ergeben, sind dann richtplanrelevant. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
46069	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** In der Zielsetzung B44 sind Cargovelos und ihre Bedeutung für eine zukunftsgerichtete, nachhaltige Feinverteilung von Gütern in urbanen Kerngebieten zu ergänzen. **Begründung** Auch die Logistik ist konsequent nachhaltig auszurichten, wenn die Ziele der Gesamtmobilitätsstragie erreicht werden sollen.	**Bemerkung** Im Massnahmenblatt B_10 berücksichtigt **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
47936	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Kapitel 3.1.: bestehenden Text "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. " ...ändern in... "Im ganzen Kantonsgebiet bildet der Fuss- und Veloverkehr in Kombination mit dem ÖV das Rückgrat des Personenverkehrs. In urbanen Gebieten wird flächendeckend ein hochwertiges Angebot für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV sichergestellt und der MIV auf ein Minimum reduziert. In ländlichen Gebieten, wo ein hochwertiges ÖV-Angebot auf der letzten Meile oft unverhältnissmässig ist, bieten der Fuss-/Veloverkehr, E-Bikes, neuartigen Elektrofahrzeugen und Sharingangeboten ein nachhaltiges und flexibel nutzbares Mobilitätsangebot." **Begründung** Um das Ziel "Klimaneutral bis 2050" zu erreichen, muss auch ausserhalb der Agglomerationen der MIV sehr deutlich reduziert werden.	**Bemerkung** Das Kapitel 3.1 und die dazugehörigen Zielsetzungen fokussieren auf die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
47949	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Kapitel 3.5. ist unter Berücksichtigung des Ziels "klimaneutral bis 2050" zu überarbeiten. **Begründung** Wenn der Kanton das Ziel "klimaneutral bis 2050" ernst nehmen will, muss sich der Modal Split derart auf den Umweltbund verlagern, dass "fehlende Kapazitäten" und "Engpassbeseitigung" beim MIV keine relevanten Themen mehr sein können.	**Bemerkung** Die Klimathematik ist unserer Ansicht nach im Richtplan stufengerecht berücksichtigt worden. Es ist zu beachten, dass ein punktueller Kapazitätsausbau der Nationalstrassen insbesondere auch der Verkehrssicherheit und siedlungsverträglichen Ausgestaltung des Verkehrsnetzes dient. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51932	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Kapitel B3.5 Nationalstrassen weiterentwickeln und Schnittstellen optimieren: Grundsätzlich stehen wir der Vollendung des Nationalstrassennetzes kritisch gegenüber. Die Grünliberalen sind klar der Auffassung, dass der Kapazitätsausbau nicht beliebig fortgesetzt werden kann, auch wenn die	**Bemerkung** Die Notwendigkeit zur vermehrten Umsetzung von Verkehrsmanagementmassnahmen an den Schnittstellen der übergeordneten und untergeordneten Strassennetze teilt der Kanton Bern (siehe Zielsetzungen B33 und B34). Die Klimathematik ist unserer Ansicht nach im Richtplan stufengerecht berücksichtigt worden.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Mobilitätsnachfrage weiter steigt. Vielmehr ist eine Strategie zu entwickeln, wie die Funktionalität der Nationalstrassen auch in Überlastungsphasen gewährleistet werden kann. Bei Nationalstrassenabschnitten, die aus der Agglomeration radial in Richtung Stadtzentrum führen und insbesondere stark durch Pendlerverkehr geprägt sind, stellt sich die Frage, ob der zusätzliche Verkehr vom städtischen Strassennetz übernommen werden kann. Es ist erforderlich, den Verkehr der Nationalstrasse auf die Kapazitäten des städtischen Strassennetzes abzustimmen. Anstelle von Kapazitätsausbauten auf diesen Nationalstrassenabschnitten, zumindest Richtung Kernstadt, sind vermehrt Dosierungskonzepte und generell Parkings für Car-Sharing bei den Autobahneinfahrten in Richtung Stadt zu realisieren. Das Kapitel steht aus unserer Sicht heute nicht im Einklang mit den Zielsetzungen B01, B06, B07, B08, B10, B11, B13 und dem Ziel, den Verkehr per 2040 oder 2050 klimaneutral zu gestalten. Wir schlagen entsprechend vor, das Kapitel im obengenannten Sinn zu überarbeiten. Dabei muss im Vordergrund stehen, die Klimaziele zu erreichen. **Begründung** -	Es ist zu beachten, dass ein punktueller Kapazitätsausbau der Nationalstrassen insbesondere auch der Verkehrssicherheit und siedlungsverträglichen Ausgestaltung des Verkehrsnetzes dient. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48778	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Kommentar zu Strategie B3.6, Ausgangslage: Der Grundsatz "Der Kanton Bern... ...folgt er dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung" wird begrüsst. **Begründung** Wir begrüssen diesen Grundsatz. Allerdings stehen einige Ausbaupläne des Kantons im direkten Widerspruch dazu. Die angebotsorientierte Verkehrsplanung ist konsequenter anzuwenden.	**Bemerkung** Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Richtplananpassung berücksichtigt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48779	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Kommentar zur Zielsetzung B39: Die Priorisierung von quellenseitigen Massnahmen wird begrüsst. **Begründung** Massnahmen an der Quelle weisen den besten Kosten/Nutzen auf. Bei Temporeduktionen kann gleichzeitig die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert werden.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
49035	Gemeinde Lyss, Bau+Planung	**Antrag / Bemerkung** S.10: Neues Unterkapitel: Neue Mobilitätsangebote Der Kanton fördert Mobilitätsangebote, die klimaneutral, effizient und flächensparend sind, und eine attraktive Alternative zum MIV darstellen. Er unterstützt Gemeinden und Regionen, die Pilotversuche mit neuartigen Mobilitätsangeboten, die als öffentlicher Verkehr funktionieren, testen wollen. Um die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote sicherzustellen, sind bspw. Standorte für Mobilitäts-Hubs, abgestimmt auf das zu erwartende Personenaufkommen, zu reservieren und zu planen. **Begründung** siehe allgemeine Rückmeldung	**Bemerkung** Um attraktive multimodale Angebote zu schaffen, müssen alle beteiligten Akteure eingebunden werden. Der Kanton ist seit Jahren bestrebt, gute Rahmenbedingungen für die Vernetzung der Verkehrsmittel zu schaffen. Die ÖV Unternehmungen haben bereits heute die Möglichkeit, multimodale Angebote zu unterstützen. Verschiedene Unternehmungen im Kanton Bern sind diesbezüglich aktiv. Aufgrund des gesetzlichen Rahmens auf Kantons- und insbesondere Bundesebene können die Unternehmungen allerdings keine finanziellen Mittel einsetzen, welche für den Orts- und Regionalverkehr vorgesehen sind. Der Kanton erachtet diese Abgrenzung als richtig. Eine Anpassung des gesetzlichen Rahmens auf kantonaler Ebene kann die entsprechenden bundesrechtlichen Vorgaben nicht übersteuern und wäre deshalb aus Sicht des Kantons nicht zielführend (vgl. Antwort Motion 265-2022). Der Kanton erarbeitet zurzeit ein Merkblatt zu den Rollen und Zuständigkeiten bei der Planung und Realisierung von Verkehrsdrehscheiben. Allfällige Ergänzungen im Strategiekapitel mit Erkenntnissen aus diesen Arbeiten werden im Rahmen der nächsten Richtplananpassung geprüft. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49036	Gemeinde Lyss, Bau+Planung	**Antrag / Bemerkung** S.10: zwei neue Stichpunkte: - Prüfung und Testen neuer Mobilitätsangebote sowohl im Personen- als auch im Gütertransport - Förderung von Infrastrukturen zur Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote **Begründung** siehe allgemeine Rückmeldungen. Die Gemeinden brauchen eine Unterstützung bei der Mitgestaltung der Mobilitätswende, die zur Erreichung der Zielsetzungen des kantonalen Richtplans führen.	**Bemerkung** Eine Ergänzung ist nicht notwendig, die Zielsetzungen für multimodale Infrastrukturen werden in den Zielsetzungen B40 bis B42 festgehalten. Zudem erarbeitet der Kanton zurzeit ein Merkblatt zu den Rollen und Zuständigkeiten bei der Planung und Realisierung von Verkehrsdrehscheiben. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49039	Gemeinde Lyss, Bau+Planung	**Antrag / Bemerkung** S.15: B42 Der Kanton sorgt für ein dezentrales Netz von Mobilitätshubs und ein attraktives Angebot von B+R-Anlagen an wichtigen ÖV-Haltestellen anstelle: Der Kanton sorgt für ein dezentrales Netz von P+R-An-lagen und ein attraktives Angebot von B+R-Anlagen an wichtigen ÖV-Haltestellen.	**Bemerkung** Im Grundsatz stimmen wir dieser Aussage zu. Jedoch verfügt der Kanton nur über rechtliche Grundlage für P+R/B+R-Anlagen, weshalb an dieser Stelle an den veralteten Begriffen festgehalten wird. Im Übrigen orientiert sich der Kanton mit dem Begriff "Verkehrsdrehscheibe" am Bund (vgl. Programm

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung veraltete Begrifflichkeiten	Verkehrsdrehscheiben, Sachplan Verkehr Teil Programm etc.). **Beurteilung** nicht berücksichtigt
45103	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Strategie 3.5 Nationalstrassen weiterentwickeln und Schnittstellen optimieren Zielsetzungen, S. 12f.: Die zwingende Autobahnüberdeckung in Siedlungsräumen ist als Zielsetzung aufzunehmen. **Begründung** Alle Zielsetzungen betreffend Nationalstrassen beziehen sich auf die Kapazität. Auch wenn die heutigen Infrastrukturen die Vorgaben der gültigen Lärm- und Luftreinhaltegesetzgebungen einhalten, beeinträchtigen die Nationalstrassen die bestehenden Siedlungsräume enorm. So werden zum Beispiel Verdichtungsmassnahmen im Bereich Wohnen an gut erschlossenen Lagen (z.B. Bahnhof Niederwangen) erschwert resp. verunmöglicht aufgrund der geltenden Höchstgeschwindigkeiten mit entsprechenden Lärmemissionen. Die Zielsetzung, dass Nationalstrassen in dichtem Siedlungsgebiet durch den Bund überbaubar zu überdecken sind, ist deshalb in der Richtplanung aufzunehmen. Im Sinne des Umweltschutzgesetzes und dem darin verankerten Verursacherprinzip auf Kosten des Bundes (Erstellung, Betrieb und Unterhalt der Überdeckung. Dies als Massnahme zu einer konsequenten Umsetzung SEin. Richtplanung, Agglomerationsprogramme und RGSK müssen dezidiert auf dieses Ziel hin ausgerichtet werden. Wie im Beispiel des Wangentals in der Gemeinde Köniz ersichtlich, sind es nicht nur die Nationalstrassen, sondern auch die Eisenbahnlinien, welche die Siedlungsräume beeinträchtigen. Im Zuge der Überdeckung von Nationalstrassen ist die gleichzeitige Überdeckung von Eisenbahnlinie zu prüfen.	**Bemerkung** Die Kompetenz zur Ausgestaltung der Nationalstrassen liegt beim Bund. Im kantonalen Richtplan kann somit höchstens ein kantonales Interesse an Überdeckungen von Nationalstrassen festgehalten werden. Eine entsprechende Ergänzung kann im Rahmen der nächsten Richtplananpassung geprüft werden. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48470	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter 3.1 "Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen Raumtypen berücksichtigen" soll der Text wie folgt ergänzt werden: (...) In den Regionalzentren und ihren Einzugsgebieten sowie in Gebieten mit mittlerer Siedlungsdichte decken VELO- UND	**Bemerkung** Die Wortkombination "individueller Verkehr" bezieht sich auf alle individuellen Verkehrsmittel wie z. B. das Velo. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		FUSSVERKEHR, E-BIKES, DIE KOMBINATION VON ÖV UND VELO DURCH TRANSPORTANGEBOTE, der öffentliche Verkehr, VERSCHIEDENE SHARING-ANGEBOTE UND DER MIV die Bedürfnisse gemeinsam ab, weshalb eine optimale gegenseitige Ergänzung IM SINNE EINER MÖGLICHST KLIMAFREUNDLICHEN MOBILITÄT anzustreben ist. (...) **Begründung** Neben dem öffentlichen und dem MIV gibt es noch weitere Möglichkeiten, die ebenfalls zu berücksichtigen sind.	nicht berücksichtigt
47588	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter B. 3.6 Herausforderungen, zweiter Abschnitt ist der Text so zu ergänzen, dass die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr so geplant werden müssen, dass Velofahren und Zufussgehen für alle Menschen barrierefrei möglich ist. **Begründung** Allen Menschen, insbesondere auch Menschen mit speziellen Bedürfnissen, sollen diese umweltfreundlichen und glücklichmachenden Fortbewegungsarten zugänglich sein.	**Bemerkung** Das Anliegen ist mit der Zielsetzung B05 bereits berücksichtigt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48865	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Vor dem Hintergrund der Anbindung der Stadt Thun und des Tourismusgebiets Berner Oberland begrüssen wir insbesondere die Idee der schnellen S-Bahnen (Ziel B25) sowie die Ziele zur Anbindung an den internationalen Hochgeschwindigkeits-Schienenverkehr und die Wiedereinführung von Nachtzugverbindungen (Ziel B22). **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
45914	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Wir begrüssen den Einsatz des Kantons für Nachtzüge. Im Sinne des vierten V - vernetzen soll sich der Kanton Bern dafür einsetzen, dass darin und im nationalen und internationalen Schienenverkehr der Velotransport komfortabel möglich ist, dass an den Bahnhöfen und Umsteigeorten attraktive Abstellplätze vorhanden sind und Bikesharing-Angebote zu einer umweltfreundlichen Kombination der Verkehrsmittel einladen. **Begründung**	**Bemerkung** Die Verbesserung der internationalen Anbindung des Kantons Bern wird vom Regierungsrat geteilt und das AÖV setzt sich dafür ein. Die Umsetzung ist in der Zuständigkeit der Bahnunternehmen und richtet sich nach der Wirtschaftlichkeit. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Das reibungslose Zusammenspiel zwischen Fuss- und Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr ist ein wichtiges. Nur so können die Stärken der verschiedenen umweltfreundlichen Verkehrsmittel richtig zum Tragen kommen.	
50677	Regional-konferenz Bern-Mittelland	**Antrag / Bemerkung** Zielsetzung B03: Es braucht nicht nur ein funktionierendes Basisnetz für den MIV, sondern auch für die anderen Verkehrsträger. Daher ist dieses Ziel zu präzisieren (allenfalls mit Referenz auf 4V-Strategie und Klimaartikel). **Begründung** -	**Bemerkung** Die Basiserschliessung fokussiert sich auf alle Verkehrsmittel und nicht nur auf den MIV. Das Anliegen ist somit bereits berücksichtigt. Wie in der GMS 2022 erwähnt gilt auch der Grundsatz: Das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48775	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Zielsetzung B32: Der Satz "Der Kanton Bern bringt bei der Weiterentwicklung der Nationalstrassen seine Interessen beim Bund ein. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Chancen für die Siedlungsentwicklung und den Ausbau der Veloinfrastruktur optimal genutzt werden." sei folgendermassen zu ändern: "Der Kanton Bern bringt bei der Weiterentwicklung der Nationalstrassen seine Interessen basierend auf der 4V-Strategie und dem Klima-Artikel in der Kantonsverfassung beim Bund ein. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Chancen für die Siedlungsentwicklung und den Ausbau der Veloinfrastruktur optimal genutzt werden." **Begründung** Klima-Artikel und Gesamtmobilitätsstrategie sollten hier explizit erwähnt werden.	**Bemerkung** Es ist nicht zielführend einzelne Kantonsinteressen hervorzuheben. Der Kanton soll beim Bund alle relevanten Interessen einbringen können. Mit der Verankerung des Klimas in der Kantonsverfassung und dem Beschluss des Regierungsrates über die Gesamtmobilitätsstrategie 2022 sind die genannten Anliegen als eindeutige Interessen des Kantons definiert. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49010	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Zielsetzung B47 wird ergänzt: Die Entwicklung des Flughafens muss Sinn und Geist des Klima-Artikels in der Kantonsverfassung berücksichtigen. **Begründung** Die Luftfahrt ist für einen überproportional grossen CO2-Ausstoss verantwortlich, gemessen am verschwindend kleinen öffentlichen Interesse am Regionalflugplatz Bern-Belp. Der Kanton steht auch hier in der Verantwortung, den Klima-Artikel konsequent anzuwenden.	**Bemerkung** Das Kapitel Luftverkehr wurde im Rahmen dieser Richtplananpassungen nicht verändert und ist somit nicht Gegenstand der öff. Mitwirkung. Die vorgeschlagenen Änderungen können in der nächsten Anpassungsrunde geprüft werden. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48083	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Zielsetzungen B19 / B20 ergänzen mit Aussage zugunsten innovativer öV-Angebote durch Nutzung der Digitalisierung, insbesondere auch im ländlichen Raum **Begründung** Solche Angebote sind nötig, um MIV-Verkehr zu vermeiden bzw. zu reduzieren.	**Bemerkung** Der Antrag wird unterstützt. Die Umsetzung ist jedoch nicht Bestandteil des Richtplanes. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
48773	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Zielsetzungen zu B3.4: Eine weitere Zielsetzung ist hinzuzufügen: " Das Strassennetz soll nachhaltig und auf der Basis der Klimaziele weiterentwickelt werden." **Begründung** Unter "Herausforderungen" zu B3.4 wird aufgeführt: " Das Strassennetz soll nachhaltig und auf der Basis der Klimaziele weiterentwickelt werden." Wir begrüssen dieses Ziel und fordern, eine gleichlautende Zielsetzung (BXX) aufzunehmen.	**Bemerkung** Die vorgeschlagene Zielsetzung ist zu wenig konkret. Ausserdem ist das Anliegen aus Sicht des Kantons mit den Zielsetzungen B06-B10 bereits berücksichtigt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
Strategiekapitel B4 Planungsinstrumente Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
48006	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** B50 ist mit Fuss- und Velowegnetz zu ergänzen. **Begründung** Es ist wichtig, dass die Netze der aktiven Mobilität explizit erwähnt werden und bei Planungen somit auch von Anfang an mitgedacht werden.	**Bemerkung** Das Anliegen wird berücksichtigt. **Beurteilung** berücksichtigt
46072	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** B61 ist mit direkt und kohärent zu ergänzen: "Die Wegverbindungen des Fuss- und Veloverkehrs (inkl. E-Bikes) sind attraktiv, hindernisfrei, sicher, direkt und kohärent. Die Bedürfnisse der verschiedenen Velo- und E-Bikefahrenden werden angemessen berücksichtigt." **Begründung** Die Kohärenz, also die Durchgängigkeit und Erkennbarkeit sind zentral für ein funktionierendes Netz. Die Direktheit - sowohl in Bezug auf die Distanz als auch auf die Höhendifferenz - ist für Menschen, die ohne Motor unterwegs sind,	**Bemerkung** Die Anliegen sind in der aktuellen Zielsetzung implizit berücksichtigt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		ein entscheidendes Kriterium für die Mobilitätswahl.	
46073	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Eine zusätzliche Zielsetzung ist zu ergänzen, die die Problematik der Parkplatzgestaltung für den MIV und ihre Auswirkungen auf den öffentlichen Raum und das Verkehrssystem aufnimmt. **Begründung** Wie im Text richtig erwähnt wird, beeinflusst die Verfügbarkeit von Parkierungsanlagen "sowohl den Autobesitz als auch -gebrauch. 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." Diese richtigen Aussagen des Textes müssen sich in den Zielsetzungen niederschlagen.	**Bemerkung** Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber aufgrund seiner politischen Dimension nicht ohne öffentliche Mitwirkung als behördenverbindliche Zielsetzung festzusetzen. Es wird deshalb im Rahmen der nächsten Richtplananpassungen im Detail geprüft. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
46071	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter "Attraktive und sichere Fuss- und Veloverkehrsnetze schaffen" ist folgendes zu ergänzen: - dass das Velofahren insbesondere mit Vorrangrouten und E-Bikes auch im ländlichen Raum ein grosses Potenzial hat. - Unter "entsprechenden Infrastrukturen" sind attraktive Abstellanlagen namentlich aufzuführen. - Bei den Schulwegen ist zu spezifizieren, dass diese fürs Zurücklegen zu Fuss oder mit dem Velo sicher sein sollen. **Begründung** Die Distanzen, welche Velofahrende auf Veloschnellrouten zu fahren bereit sind, bewegen sich gemäss der Literatur auf 5 bis 15 km. Diese Distanzen schliessen also viel "ländlichen Raum" ein. Wer 15 km pendelt, braucht ein gutes Velo. Wer ein E-Bike hat, lässt es nicht gerne im Regen stehen. Diese teuren Fahrzeuge wollen z.B. an den Haltestellen des öVs gut versorgt sein. Es ist essentiell, dass Kinder wieder mehr zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sind und dies auch alleine können. Dies soll hier klar zum Ausdruck kommen.	**Bemerkung** Die beschriebenen Vorschläge sind wichtig, aber im Richtplan nicht stufengerecht. Die Notwendigkeit zur Bereitstellung genügender Abstellplätze an ÖV-Haltestellen wird in der Zielsetzung B42 festgehalten. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Massnahme B_01 Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr bestimmen Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
49547	Gemeinde Toffen	**Antrag / Bemerkung** Der Gemeinderat Toffen beantragt, dass dem Massnahmenblatt B_01„Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr bestimmen“ für die Bestimmung der OeV-Erschliessungsgüteklassen die Berechnungsmethodik des ARE zugrunde zu legen ist. Allenfalls ist zwischen städtischen Zentren und ländlichem Raum zu differenzieren. **Begründung** In Toffen wird auch längerfristig die OeV-Erschliessung gegenüber heute nicht ändern und zumindest nicht verdichtet. Diesbezüglich ist der ländliche Raum gegenüber den Städten und Agglomerationen, welche über dicht ausgebauten OeV-Erschliessungen verfügen, benachteiligt. Auch der ländliche Raum muss sich entwickeln können. Im Massnahmenblatt B_10 sollten deshalb die Festlegungen zwischen städtischen und ländlichen Raum differenziert vorgenommen werden. Die Vorgaben gemäss Grundlagenbericht «ÖV-Güteklassen Berechnungsmethodik ARE» erscheinen für den ländlichen Raum als völlig angemessen. Die Klimaziele können dennoch erreicht werden.	**Bemerkung** Das Massnahmenblatt B_01 wurde in dieser Richtplananpassung nicht verändert und ist somit nicht Gegenstand der öff. Mitwirkung. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
49544	Gemeinde Unterseen	**Antrag / Bemerkung** Der Gemeinderat Unterseen beantragt, dass das Massnahmenblatt B_01 "Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr bestimmen" für die Bestimmung der OeV-Erschliessungsgüteklassen die Berechnungsmethodik des ARE zugrunde zu legen ist. Allenfalls ist zwischen städtischen Zentren und ländlichem Raum zu differenzieren. **Begründung** Die Massnahme B_01 mag in den Städten und Agglomerationen zutreffen, nicht aber in Regionen wie dem Bödeli. Die Vorgaben des Kantons erscheinen als zu restriktiv und als nicht verhältnismässig. Sie führen für den ländlichen Raum gegenüber den Zentren zu massiven Nachteilen. Auch die ländlichen Räume müssen sich zu einem vertretbaren Preis entwickeln können. Die Klimaziele werden dadurch nicht beeinträchtigt.	**Bemerkung** Das Massnahmenblatt B_01 wurde in dieser Richtplananpassung nicht verändert und ist somit nicht Gegenstand der öff. Mitwirkung. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
49447	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Der Richtplan und die Bauverordnung sind so anzupassen, dass die EGK bei Ein- und Umzonungen für eine gewisse Freifläche aufzuheben ist. **Begründung** Obwohl in diesem Kapitel nur die Nummerierung geändert wurde, ist aus Sicht der SVP hier eine weitere Anpassung vorzunehmen. Es drängt sich die Befreiung von den Vorgaben der Erschliessungsgüteklasse (EGK) für eine bestimmte Mindestfreifläche in wenig besiedelten Gebieten auf. Im Agglomerationsraum ist es üblich, dass die Gebiete mit umfassenden ÖV-Erschliessungen ausgestattet sind. In ländlicheren und vor allem in abgelegenen Gebieten ist jedoch der ÖV für die Mobilitätsgrundversorgung nicht immer effizient. Trotzdem wird bei Neueinzonungen auf die Kriterien der EGK beharrt. Diese verhindern und verteuern viele Entwicklungschancen im ländlichen Raum.	Das Massnahmenblatt B_01 wurde in dieser Richtplananpassung nicht verändert und ist somit nicht Gegenstand der öff. Mitwirkung. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
49305	Einwohnergemeinde Oberbipp	**Antrag / Bemerkung** Die Handhabung der ÖV-Güteklassen ist zu flexibilisieren. **Begründung** Die Anwendung der ÖV-Güteklassen müssen fexibel sein, um den lokalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen (i.S. Motion Thomas Knutti).	**Bemerkung** Das Massnahmenblatt B_01 wurde in dieser Richtplananpassung nicht verändert und ist somit nicht Gegenstand der Mitwirkung. Änderungen können im Rahmen einer nächsten Anpassungsrunde geprüft werden. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
51018	Gemeinde Wimmis	**Antrag / Bemerkung** Leider hält der Kanton nach wie vor an den Kriterien der Güteklassen der ÖV-Erschliessung bei Neueinzonungen fest. Dies verunmöglicht die meisten ländlichen Gemeinden eine Entwicklung im planungsrechtlichen Sinne (Zonierung). Für eine minimale Entwicklungschance ländlicher Regionen ist zwingend erforderlich, dass ein Minimum an Fläche eingezont werden darf, ohne dass die Kriterien der OV-Güteklassen zur Anwendung kommen (bspw. bis 1000m2). Der Richtplan und ggf. die Bauverordnung sind entsprechend anzupassen. **Begründung** -	**Bemerkung** Das Massnahmenblatt B_01 wurde in dieser Richtplananpassung nicht verändert und ist somit nicht Gegenstand der Mitwirkung. Änderungen können im Rahmen einer nächsten Anpassungsrunde geprüft werden. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48908	Regionalkonferenz Emmental	**Antrag / Bemerkung** Rund 1/3 der gesamten Bevölkerung des Emmentals ist nicht mit öV erschlossen und die	**Bemerkung** Das Massnahmenblatt B_01 wurde in dieser Richtplananpassung nicht verändert und ist

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Einzonungen werden schwieriger. Aus diesem Grund würden wir es als sinnvoll erachten ergänzende Mobilitätsformen wie mybuxi ebenfalls als Indikator aufzunehmen. **Begründung** -	somit nicht Gegenstand der Mitwirkung. Änderungen können im Rahmen einer nächsten Anpassungsrunde geprüft werden. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
Massnahme B_02 Verkehrsintensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
47961	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** "3. ViV-Standorte sind von den umliegenden Wohn- und Arbeitsgebieten sicher und leicht zu Fuss und mit dem Fahrrad erreichbar." ändern in "3. ViV-Standorte sind von den umliegenden Wohn- und Arbeitsgebieten sicher und leicht zu Fuss und mit dem Velo erreichbar und an ein qualitativ hochwertiges Fuss- und Velowegnetz angebunden". **Begründung** "Leicht" erreichbar ist ein unklarer Begriff und "sicher" alleine reicht nicht. Optimal wäre, wenn der gewünschte Standard noch genauer definiert würde.	**Bemerkung** Die vorgeschlagene Formulierung hätte aus Sicht des Kantons keinen direkten Mehrwert, brächte nicht eine effektive Verbesserung. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
54700	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Bei den Szenarien sind die Entwicklungen bezüglich Fahrzeugtechnologie (saubere Fahrzeuge) zu berücksichtigen, um unnötige Massnahmen zu vermeiden. **Begründung** Hingegen ist insbesondere bei der Umwelt- und Lärmthematik zu berücksichtigen, dass sich mit der fortschreitenden Ablösung der Verbrenner-Motoren durch E-Mobilität die Belastung durch Verkehrsimmissionen verringert. Es kann somit bei Szenarien mit steigendem Verkehrsaufkommen nicht automatisch geschlossen werden, dass die Lärmbelastung und die Luftbelastung steigen.	**Bemerkung** Die neuen Technologien werden bei der Überprüfung der Standorte mitberücksichtigt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50080	Bauhaus Immobilien AG und Bauhaus Fachzentren Vertreten durch masina gfeller nyffenegger 3005 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Planungsgrundsatz Ziffer 4 (Rückseite Massnahmeblatt B_04) sei wie folgt anzupassen: «ViV-Standorte verfügen über eine Haltestelle einer bestehenden Linie des öffentlichen Verkehrs gemäss Angebotsbeschluss. Diese liegt höchstens in 300 Meter Entfernung (Weglänge zu Fuss) von einem Haupteingang	**Bemerkung** Die Angebotsstufe 3 stellt eine ÖV-Erschliessung alle 30 Minuten sicher. Für eine Einkaufsnutzung ist dies zu gering, als dass der ÖV eine valable Mobilitätsform darstellt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		einer ViV-Anlage entfernt. Die Angebotsstufe gemäss Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr soll die folgenden Niveaus nicht unterschreiten: Für ViV-Anlagen im Bereich Freizeit: Mindestens Angebotsstufe 4. Für ViV-Anlagen im Bereich Arbeiten und Einkauf: Mindestens Angebotsstufe 3.» **Begründung** - Der ÖV ist ein Mittel zur Verkehrserschliessung von Gebieten, nicht von einzelnen Anlagen oder Gebäuden. Es ist daher sachgerecht aber auch ausreichend, die genügende ÖV-Erschliessung für ein Gebiet und damit für einen ViV-Standort festzulegen und nicht für eine einzelne ViV-Anlage, zumal an ViV-Standorten auch Nicht-ViV-Anlagen erstellt und betrieben werden dürfen oder zufolge Reduktion oder Erhöhung von Fahrtenzahlen eine ViV-Anlage zu einer Nicht-ViV-Anlage ändern kann oder umgekehrt. - Die Öffnungszeiten von Verkaufsnutzungen sind gesetzlich beschränkt. Nach Art. 10 Abs. 1 des Gesetzes über Handel und Gewerbe (HGG; BSG 930.1) dürfen Detailverkaufsgeschäfte von Montag bis Freitag zwischen 6 Uhr und 20 Uhr und an Samstagen sowie vor öffentlichen Feiertagen von 6 Uhr bis 17 Uhr offenhalten. Ein ÖV-Angebot der Angebotsstufe 3 (alle 30 Minuten; 26-39 Kurspaare/Tag) ist für die Abdeckung der gesetzlichen Öffnungszeiten von ViV-Anlagen im Bereich Einkauf daher ausreichend. - Nach den Ausführungen in den Erläuterungen sind die (wenigen) im Gebiet bestehenden Einkaufsnutzungen mit einem Angebot der Angebotsstufe 3 erschlossen. Mit Blick auf die gesetzlichen Ladenöffnungszeiten der im Gebiet vorhandenen Betriebe ist dies genügend. - Im Punkt ÖV-Erschliessung besteht daher kein weiterer Abstimmungsbedarf mehr bzw. ist — für Einkaufsnutzungen — der Planungsgrundsatz (gemäss Antrag) erfüllt.	
52281	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Fahrtenkontingente sind insbesondere rund um Spitaleinrichtungen (Insel und Spitalneubau Biel-Brügg) zu hinterfragen, denn sie basieren auf den alten Konzepten mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. **Begründung** Angesichts der Ablösung der Verbrennungsmotoren durch E-Fahrzeuge und der strategischen Entwicklung im Gesundheitswesen mit mehr ambulanten Behandlungen dürfte auch die Anzahl der Zu-	**Bemerkung** Aus Sicht des Kantons gibt es bei den Spitälern keinen Handlungsbedarf. Neben den Immissionsaspekten stehen bei ViV gerade auch Strassenkapazitäten im Fokus. Gerade im Fall von Blaulichtorganisationen oder Notfällen ist eine genügende Kapazität elementar. Wenn vermeidbare Fahrten bspw. mittels Mobilitätskonzepten auf andere Mobilitätsformen (ÖV, Velo, zu Fuss) verlagert werden können, dient dies. Die

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		und Wegfahrten steigen und damit die Kontingente nicht mehr ausreichen.	Blaulichtfahrzeuge selber sind zudem von den Kontingenten ausgenommen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48682	SP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Fahrtenzahlen für verkehrsintensive Vorhaben (ViV) müssen massiv beschränkt werden. **Begründung** Im Richtplan wird das Ziel gesetzt, eine Umlagerung auf den umweltfreundlichen Verkehr zu erreichen. Als geeignetes Instrument dazu können die Fahrtenzahlen bei den ViV deutlich reduziert werden.	**Bemerkung** Der Kanton verfügt nicht über die Möglichkeit grundsätzlich die Fahrtenzahl einzuschränken oder ein Mobilitätskonzept zu verlangen. Der Kanton hat eine Handhabung zur Beschränkung der ViV-Fahrten, insb. wenn die geprüften Auswirkungen des ViV-Standorts (Ziffer 6 des Massnahmenblatts) nicht verträglich sind. Zudem sollen keine Fahrten auf Vorrat festgelegt werden, sondern der jeweilige plausible und verträgliche Bedarf massgebend sein. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
54699	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die neue Formulierung: «Die Erhebung der Auswirkungen auf die Strassenkapazitäten umfassen zudem die Auswirkungen auf die Qualität der Fuss- und Veloverbindungen. Falls negative Auswirkungen zu erwarten sind, sind mögliche Massnahmen zu definieren» ist zu streichen. **Begründung** Die Sicherung der Qualität von Fuss- und Veloverbindungen wird bereits in verschiedenen anderen Massnahmenblättern ausführlich gewährleistet und verursacht in diesem Zusammenhang lediglich Verzögerungen und zusätzliche Aufwände, da damit eine unnötige Zusatzschlaufe geschaffen wird.	**Bemerkung** Auch bei ViV bzw. an ViV-Standorten ist die Abstimmung der unterschiedlichen Mobilitätsformen und das Mobilitätsmanagement ein wichtiger Faktor. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50060	Gemeinderat Biel	**Antrag / Bemerkung** Die verbindlich festgelegte Fahrtenzahl bezieht sich neu entweder auf ein oder mehrere ViV-Anlagen (z.B. Centre Boujean) oder auf die Summe der Fahrten innerhalb eines gesamten Standorts (z.B. ESP Bözingenfeld). Die Fahrten, welche durch alle Nutzungen innerhalb der ViV-Standorte verursacht werden, sind zukünftig mit einer verbindlichen Fahrtenzahl berücksichtigt. Der Gemeinderat sieht Vorteile bei dieser neuen Regelung, obgleich ihre Umsetzung Herausforderungen	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		mit sich bringt. Die Standortgemeinden sind somit bei der Festlegung der Perimeter und der Fahrtenzahlen eng einzubeziehen. Die Stadt Biel arbeitet zurzeit an Grundlagen zum Perimeter Bözingenfeld. **Begründung** -	
47959	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Generell sind keine MIV-intensiven Standorte mehr zu planen. Stattdessen sind Vorzeigestandorte für die aktive Mobilität vorzusehen. MIV-fahrten-intensive Anlagen sind nur noch bei Nutzungen und Nutzergruppen, die zwingend darauf angewiesen sind, vorzusehen. **Begründung** Planungsvorhaben, welche tausende von MIV-Fahrten täglich erzeugen, sind nicht kompatibel mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050. Wenn wir bis 2050 klimaneutral sein wollen, sollten ab heute die neuen Anlagen diesen Standard erfüllen - damit in stetigem Wandel dieses Ziel erreicht werden kann. Es macht zudem auch für Investor:innen keinen Sinn, jetzt massehaft Parkplätze zu planen und zu bauen, die in 25 Jahren gar nicht mehr genutzt werden.	**Bemerkung** Der Kanton geht davon aus, dass die Anzahl neuer ViV-Standorte eher gering sein wird. Vielmehr wird der Fokus auf den bestehenden (altrechtlichen) ViV liegen. Die Abstimmung der unterschiedlichen Mobilitätsformen wird zudem auch bei ViV relevant sein. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48873	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Hinweis zum Standort «Thun, Thun-Süd»: Das Kontingent des kantonalen viV-Standorts soll mit der noch ausstehenden Prüfung erhöht werden. Das entsprechende Pilotprojekt des Kantons ist als Grundlage für die nächste Richtplananpassung 2024 vorgesehen. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
45105	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Kapitel Kantonale Standorte, S: 2.: Änderung des Spaltentitels in der Tabelle "Kantonale Standorte" gemäss Begründung. **Begründung** Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb hier abweichend von den übrigen ViV-Standorten im ESP Juch-Hallmatt die Gesamtfahrtenzahl DTV geregelt werden soll. Das Massnahmenblatt B_02 regelt die ViV-Fahrten, für eine Regelung der nicht ViV-relevanten Fahrten (Teil des DTV) fehlt die rechtliche	**Bemerkung** Bei gewissen ViV-Standorten ist es sinnvoller und zweckmässiger, wenn nicht nur die ViV-Fahrten, sondern ebenfalls die weiteren Fahrten geregelt werden, bspw. bei grösseren Perimetern mit unterschiedlichen Entwicklungspotenzialen. Bedingung bei diesem Vorgehen ist, dass die Standortgemeinde die Festlegung unterstützt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Grundlage. Der Titel der Spalte müsste also lauten: Fahrtenzahl ViV-Fahrten Standort (Fahrten DTV). Insbesondere nicht nachvollziehbar ist die unterschiedliche Behandlung der Standorte Köniz, Juch-Hallmatt und Bern, Inselareal. Weshalb wird beim Inselareal die Fahrtenzahl der Anlage(n) geregelt, beim Juch-Hallmatt hingegen die Fahrtenzahl des Standorts? Wie werden beim Inselareal nicht-ViV-Fahrten von ViV-Fahrten unterschieden?	
46940	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Kapitel Planungsgrundsätze für die Interessenabwägung bei der Festsetzung der ViV-Standorte, S. 2: Ziffer 4.: (...). Für ViV-Anlagen im Bereich Einkaufen und Freizeit: Mindestens Angebotsstufe 4. (...). "Mindestens" ist zu löschen. **Begründung** Die Anforderung "Mindestens Angebotsstufe 4" macht insofern wenig Sinn, als es (heute) keine höhere Angebotsstufe als 4 gibt. Zudem ist nebst der Distanz jeweils auch das Angebot an der Haltestellte selbst entscheidend. Dies sollte in den Planungsgrundsätzen berücksichtigt werden.	**Beurteilung** berücksichtigt
46936	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Kapitel Verkehrsintensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen, S. 1: Beteiligte Stellen / Federführung: Die Zuständigkeiten innerhalb der beteiligten Stellen sind zu klären. **Begründung** Aktuell ist das AGR mit der Federführung beauftragt. Wie wird aber sichergestellt, dass die beteiligten Stellen (bspw. OIK) beauftragt werden?	**Bemerkung** Die aktuelle Reihenfolge entspricht der Logik der Massnahmenblätter. Je nach Kontext und Phase im Prozess können sich die Zuständigkeiten zudem verschieben. Zukünftig sollen die Zuständigkeiten fallweise expliziter benannt werden. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49054	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Massnahmenblatt B_02, Massnahme 4b: "Die Standortgemeinden können zu einem geeigneten Controlling verpflichtet werden" ist abzuändern in "Die Standortgemeinden sind verpflichtet, ein geeignetes Controlling durchzuführen" **Begründung**	**Bemerkung** ViV-Anlagen unterliegen gemäss Bauverordnung (Art. 91f Abs. 1) der Pflicht, die Fahrtenzahlen zu erheben und der Gemeinde (sowie dem Kanton) zu berichten. Hingegen soll keine Pflicht für Gemeinden für ein ViV-Standort-Controlling eingeführt werden.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Ohne Controlling kann die Einhaltung der Fahrtenzahlen und somit die Vorgaben des Umweltrechts nicht gewährleistet werden.	**Beurteilung** nicht berücksichtigt
49212	Gemeinde Stettlen	**Antrag / Bemerkung** Wir ersuchen um Festsetzung des Umstrukturierungsgebiet Bernapark im kantonalen Richtplan. **Begründung** Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen: Das Umstrukturierungsgebiet "Bernapark" (Massnahme A_08) führt unter anderem dazu, dass Gewerbeverkehr entsteht, welcher als Verkehrsintensives Vorhaben taxiert werden muss (Art. 91a BauV). Eine erste Auslege-ordnung mit der Region Bern Mittelland und dem Amt für Gemeinden und Raumordung vom 22.09.2022 hat ergeben, dass eine Festsetzung in einem Richtplan fehlt. Die Abwicklung und Siedlungsverträglichkeit ist in einer Untersuchung belegt. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmenge (für 3`400 Fahrten pro Tag) würde eine regionale Festsetzung genügen. Es ist nicht auszuschliessen, dass eine anderer als bisher angenommene Nutzungsmix zu bis zu 5`000 Fahrten führen könnte (entsprechender Nachweis ausstehend). Daher und aufgrund der starren Erneuerungszyklen des RGSK und der hohen Dringlichkeit (prioritäres Vorhaben) ersuchen wir aber um die Festsetzung im kantonalen Richtplan.	**Bemerkung** Aufgrund der Bestimmungen zur ZPP Bernapark (Stand Vorprüfung) und des beabsichtigten Nutzungsmixes (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen) geht der Kanton davon aus, dass die Schwelle von 5'000 ViV-Fahrten DTV nicht erreicht wird. Die aus Sicht des Vorhabens nicht optimalen Rahmenbedingungen des RGSK sind kein hinreichender Grund, dass das Vorhaben im KRP aufgenommen werden soll. Zudem findet die nächste Anpassung des B_02 erst 2024/25 statt, gleichzeitig wie die nächste Überarbeitungsrunde des RGSK. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
Erläuterungen B_02: Methodik Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
45115	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Kapitel Kantonale Standorte, S. 2: Einräumung der Möglichkeit, die Abend-Spitzenstunde neben oder anstatt dem DTV als Messgrösse anzuwenden. **Begründung** Der DTV als Messgrösse stösst u.E. bereits heute und zunehmend an seine Grenzen. Gerade in gut erschlossenen Lagen, welche aus übergeordneter Sicht Sinn für die Ansiedlung von verkehrsintensiven Vorhaben Sinn machen, ist insbesondere oder ausschliesslich die Abend-Spitzenstunde hinsichtlich der Überlastung der Verkehrsinfrastruktur bedeutsam. Gleichzeitig verfügen diese Standorte in den restlichen Stunden über ausreichend Kapazität auf dem Strassennetz. Eine reine DTV-Betrachtung	**Bemerkung** Der DTV ist eine etablierte (schweizweit verwendete) Messgrösse bei ViV und soll aus Sicht des Kantons auf Stufe Richtplanung beibehalten werden. Der Nutzen einer Umstellung wird als eher gering eingeschätzt, eine einheitliche Umsetzung über alle ViV bzw. einen Standort hinweg als schwierig (Welche Spitzenstunde ist massgebend?). **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		verhindert mit dem Fehlen von spezifischen Aussagen zur zeitlichen Verteilung der zulässigen (Mehr-)Fahrten eine sinnvolle Auslastung der Verkehrsinfrastruktur und verhindert eine intensivere Nutzung der baulichen Potentiale. Gerade das Beispiel ESP Juch-Hallmatt zeigt exemplarisch, dass die Überlastsituationen ausschliesslich in der ASP auftreten, während die Infrastruktur in den restlichen Stunden über viel Kapazität verfügt.	
46075	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Zu den Erläuterungen Massnahme B_022 / 231) Präzisierungen zu den ViV-Bestimmungen gemäss Massnahme B_02: Wir danken bestens dafür, dass der Fuss- und Veloverkehr Eingang gefunden hat. Uns ist aufgefallen, dass bei allen drei Planungsvorhaben die Ziffer drei jeweils folgenden Titel trägt: "Erschliessung und Erreichbarkeit zu Fuss, mit dem Velo und dem MIV". Wir sind darüber erstaunt und beantragen, dass dem Fuss- und Veloverkehr ein separater Abschnitt gewidmet wird. **Begründung** Natürlich ist ein gewichtiger Teil der Einschränkungen des Fuss- und Veloverkehrs auf den MIV zurückzuführen. Aber natürlich nicht nur. Gerade bei ViV sind Güterverkehr sowie öffentlicher Verkehr ebenfalls zu beachten. Deswegen unser Bedürfnis, dass ein separater Abschnitt den Fuss- und Veloverkehr aus allen Richtungen beleuchtet.	**Bemerkung** Die beantragte Änderung erfolgt mit dem vorliegenden Controlling (ist bereits im MB umgesetzt). **Beurteilung** berücksichtigt
B_02: ViV-Standort Bern, Inselareal Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
50501	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Der Gemeinderat begrüsst die Aufnahme des Standorts Bern Inselareal als ViV (Festsetzung) mit einer verbindlichen Obergrenze von zulässigen 8 400 Fahrten DTV (Horizont 2030). **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
B_02: ViV-Standort Köniz, Juch Hallmatt Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
54695	VCS Sektion Bern	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	3011 Bern	2. Es sei eine maximale Fahrtenzahl pro Tag festzulegen. **Begründung** 2. Eine maximale Fahrtenzahl pro Tag kann helfen, die Überlastung des Strassennetzes an Spitzen-Tagen zu verhindern. Gerade für die Kantonspolizei ist es unerlässlich, dass ihre Fahrzeuge nicht durch einen Sonderverkauf oder dergleichen behindert werden.	Eine Festlegung der maximalen Fahrtenzahl pro Tag im kantonalen Richtplan ist nicht stufengerecht und kann kaum überprüft werden. Zudem fehlt die rechtliche Grundlage. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
54696	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** 3. Die Fussnote "1" zur Tabelle wird klar und verständlich formuliert. **Begründung** 3. Es ist unklar, was unter "Gesamtverkehr" verstanden wird.	**Bemerkung** Der Begriff Gesamtfahrten bezieht sich auf die Bestimmungen in der UeO (vgl. Erläuterungen). **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49430	Swiss Prime Site Immobilien AG 8005 Zürich	**Antrag / Bemerkung** Bestandesgarantie bestehender Fahrtenzuteilung innerhalb der rechtskräftigen UeO "7/3 Unteres Juch/Hallmatt" (Die Swiss Prime Site Immobilien AG («SPSI») ist Eigentümerin der Parzellen Köniz Gbbl.-Nrn. 849, 9182 und 9183 im Perimeter der ZPP und UeO «7/3 Unteres Juch/Hallmatt» (Baufelder 1 und 2 sowie die private Hauszufahrt H1).) **Begründung** Die UeO Juch/Hallmatt weist gemäss der dazugehörigen «Richtlinien Verkehrs- und Nutzungskontrolle» vom 12. Februar 2003 ein Fahrtenkontingent von «7'000 (Neu-) Fahrten pro Tag (DTV)» auf. Mit den vor der Festsetzung der UeO Juch/Hallmatt bereits bestehenden 1'000 Fahrten («Fust», Baufeld 1), ergibt sich heute für das Gebiet ein Gesamtfahrtenkontingent von 8'000 DTV. Davon sind 2'200 DTV (27.5%) den Baufeldern der SPSI (Nrn. 1 und 2) zugeteilt. Gemäss «Verkehrsentwicklungsstudie Wangental, Schlussbericht Phase III» vom 24. März 2021 (Kapitel 7.4.4) wurden bezüglich der Fahrtenkontingente im Gebiet Juch/Hallmatt verschiedene Varianten der heutigen Praxis (fixe Verteilung pro Baufeld) gegenübergestellt. An dieser Stelle weisen wir darauf hin, dass die heutige Zuteilung von 2'200 Fahrten DTV zu den Baufeldern 1 und 2 als Bestandesgarantie gelten soll. Eine allfällige Systemumstellung oder anderweitige Anpassung der Fahrten darf zu keiner Reduktion der heute geltenden Zuteilung	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		(2'200 DTV) auf den Baufeldern Nrn. 1 und 2 oder zu anderweitig negativen Auswirkungen auf die Nutzungsmöglichkeiten der Baufeldern 1 und 2 führen.	
50081	Bauhaus Immobilien AG und Bauhaus Fachzentren Vertreten durch masina gfeller nyffenegger 3005 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Standort Juch / Hallmatt sei als kantonaler ViV-Standort mit mindestens 12'000 Fahrten DTV mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. **Begründung** - BAUHAUS und die Eigentümerinnen der heute noch unüberbauten Baufelder 2 und 8 (Swiss Prime Site Immobilien AG und ARCO Real Estate Properties SA) haben ihre Bedürfnisse bezüglich Flächen und Fahrten erhoben und quantifiziert. (siehe Tabelle, Stellungnahme S. 4) enthalten. Nicht enthalten sind allfällige Bedürfnisse weiterer Grundeigentümerinnen. Die Zusammenstellung der Grundeigentümerbedürfnisse ergibt eine Fahrtenzahl von 12'000 Fahrten DTV. -Zusammen mit SPSI und Arco hat BAUHAUS nach Eröffnung des Mitwirkungsverfahrens zu den Richtplananpassungen '22 bei Transitec eine Verkehrsstudie in Auftrag gegeben, welche dieser Mitwirkungseingabe beiliegt. Der Auftrag bestand in der Prüfung, ob eine Fahrtenzahl von 12000 Fahrten DTV am Standort Juch / Hallmatt möglich ist und welche Massnahmen gegebenenfalls zu treffen sind. - Transitec hat bei der Beurteilung auf bestehende und auch zur Erarbeitung des Richtplaneintrages zur Verfügung stehende Unterlagen abgestellt (Bericht Transitec, Ziffer 2, S. 2). Der Bericht von Transitec kommt zum Schluss, - dass die Einhaltung der Luftreinhaltevorschriften aber auch der Immissionsgrenzwerte für Lärm keine limitierenden Faktoren für Fahrten darstellen, - dass folglich die Strassenkapazität der ausschlaggebende Faktor ist, wobei nicht auf den DTV, sondern auf die Spitzenstundenbelastung abzustellen ist, - dass die bisherigen Verkehrsstudien die künftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens zu pessimistisch einschätzen und folglich in den Kapazitätsnachweisen von einem zu hohen	**Bemerkung** Die Fahrtenzahl von 8'000 Fahrten DTV in einem Zwischenergebnis wird beibehalten. Dies da der mit der Mitwirkungseingabe dargelegte Nachweis betreffend Verträglichkeit nicht vollständig ist (bspw. fehlen Angaben zu den Luft- und Lärmimmissionen) sowie die in der Verkehrsstudie dargelegten Berechnungen auf einem Ausbau der Strasseninfrastruktur basieren. Inwiefern diese realisiert werden ist gemäss unserem Wissenstand offen. Zudem wurden nicht alle Grundeigentümer*innen befragt, die erwünschte Fahrtenzahl könnte gar noch höher sein und eine Erhöhung der Fahrtenzahl von 8'000 auf 12'000 Fahrten wäre zu markant. Eine Überprüfung für eine Fahrtenerhöhung und Festsetzung des ViV-Standorts Juch-Hallmatt kann im Rahmen einer folgenden Richtplan-Runde erfolgen, wenn von Seiten Gemeinde ein entsprechender Antrag mit Nachweis beim Kanton eingereicht wird. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		künftigen Verkehrsaufkommen ausgegangen wird, - dass die bisherigen Verkehrsstudien von einem zu hohen Spitzenstundenanteil ausgehen. - Da sich die Spitzenstundenbelastung aus dem DTV und dem Spitzenstundenanteil berechnet, zeigen sich bei höherem DTV und höherem Spitzenstundenanteil früher Kapazitätsprobleme als im umgekehrten Fall. Nach der Beurteilung von Transitec bestehen entgegen den Annahmen im Bericht von 2021 (Kontextplan, Verkehrsstudie Wangental) Kapazitäten für eine weitere Fahrtenentwicklung im Gebiet Juch / Hallmatt (Transitec, S. 6). Die in den Erläuterungen gezogene Schlussfolgerung, dass die Verkehrsprognosen mittelfristig eine Überlastung des Kreisels Riedmoosstrasse und des Autobahnzubringerkreisels ausweisen, ist nach der Beurteilung im Bericht von Transitec nicht richtig. - Dazu kommt, dass der Verkehr von und zu BAUHAUS, der im DTV enthalten ist, sich nur unterdurchschnittlich auf den Spitzenstundenwert auswirkt, weil der Verkehr zu BAUHAUS gleichmässig über den Tag verteilt ist und der verkehrsintensivste Tag für BAUHAUS der Samstag ist, an dem keine Spitzenstundenproblematik besteht. - Als erstes Zwischenergebnis lässt sich festhalten, dass nach der Beurteilung von Transitec einzig die Strassenkapazität der limitierende Faktor darstellt und dass die in diesem Zusammenhang entscheidende Spitzenstundenbelastung in den Unterlagen, die den Richtplanbehörden zur Verfügung stehen, aus verschiedenen Gründen zu hoch geschätzt sind. Daraus ist der Schluss zu ziehen, dass bereits im heutigen Zeitpunkt höhere Fahrtenzahlen als die in der Richtplananpas-sung 22 genannte Zahl von 8000 möglich sind. - Transitec hat im Weiteren untersucht, welche strassenseitigen kapazitätserhöhenden Massnahmen in Betracht kommen. Der Bericht weist folgende Massnahmen aus: - Vergrösserung Autobahnzubringerkreisel inkl. Bypass Hallmattstrasse — Autobahnausfahrt - Vergrösserung Kreisel Riedmoosstrasse - Anschluss von neuen Nutzungen im Perimeter an die Hallmattstrasse (und nicht über den Ast Bauhaus)	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		- Die Erläuterungen zur Richtplananpassung 22 erwähnen in diesem Zusammenhang die Möglichkeit von Verkehrsmanagement-Massnahmen an den Knoten Riedmoosstrasse und Autobahnzubringerkreisel in Spitzenzeiten. - Massnahmen zur Kapazitätssteigerung des Autobahnkreisels sind im Hinblick auf das Polizeizentrum bereits im Gang. Insoweit sind die Ausführungen in den Erläuterungen überholt bzw. den Bedenken Genüge getan. Mit dem aktuell im Bau befindlichen neuen Erschliessungsstrasse für das geplante Polizeizentrum im Teilgebiet Juch mit Anschluss an die Hallmattstrasse ist auch dieser Massnahmenvorschlag von Transitec (teilweise) erfüllt. - Als zweites Zwischenergebnis kann festgehalten werden, dass einzelne der in den Erläuterungen enthaltenen Vorbehalte hinsichtlich Strassenkapazität bereits in der Umsetzungsphase sind. - SPSI, Arco und BAUHAUS haben bei Transitec die Erstellung einer Vertiefungsstudie zur Frage der Quantifizierung der der maximalen Fahrtenzahl in Auftrag gegeben. Aufgrund der beschränkten Zeit liegen diese Ergebnisse zum heutigen Tag nicht vor. BAUHAUS wird die Studie nach deren Vorliegen im Sinne einer Ergänzung zum beigelegten Bericht von Transitec einreichen. Fazit: Weitere im Hinblick auf eine Festsetzung des Standortes Juch / Hallmatt als kantonaler ViV-Standort erforderliche Abstimmungen sind lediglich im Bereich der Strassenkapazität erforderlich. Der Kurzbericht von Transitec weist nach, dass bei gegebenem Ausbau auch für eine ViV-Fahrtenzahl von über 8000 Fahrten DTV eine akzeptable Qualitätsstufe erreichen werden kann. Entsprechend beantragt BAUHAUS, den Standort als ViV-Standort mit 12000 Fahrten im Koordinationsstand Zwischenergebnis in den Richtplan aufzunehmen. Die noch offenen Abstimmungsfragen sind überblickbar und können bis zu den Richtplananpassungen 24 durchgeführt werden. Das Ziel ist, den Standort anlässlich der Richtplananpassungen 24 als ViV-Standort mit mindestens 12'000 Fahrten DTV im kantonalen Richtplan festzusetzen, um den beteiligten Grundeigentümerinnen die erforderliche Planungssicherheit geben zu können.	
55250	Swiss Prime Site Immobilien AG	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	8005 Zürich	Der ViV-Standort "Köniz, Juch-Hallmatt", sei mit einer Fahrtenzahl von mindestens 12'000 DTV in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. **Begründung** siehe separates Schreiben	Die Fahrtenzahl von 8'000 Fahrten DTV in einem Zwischenergebnis wird beibehalten. Dies da der mit der Mitwirkungseingabe dargelegte Nachweis betreffend Verträglichkeit nicht vollständig ist (bspw. fehlen Angaben zu den Luft- und Lärmimmissionen) sowie die in der Verkehrsstudie dargelegten Berechnungen auf einem Ausbau der Strasseninfrastruktur basieren. Inwiefern diese realisiert werden ist gemäss unserem Wissenstand offen. Zudem wurden nicht alle Grundeigentümer*innen befragt, die erwünschte Fahrtenzahl könnte gar noch höher sein und eine Erhöhung der Fahrtenzahl von 8'000 auf 12'000 Fahrten wäre zu markant. Eine Überprüfung für eine Fahrtenerhöhung und Festsetzung des ViV-Standorts Juch-Hallmatt kann im Rahmen einer folgenden Richtplan-Runde erfolgen, wenn von Seiten Gemeinde ein entsprechender Antrag mit Nachweis beim Kanton eingereicht wird. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
47963	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Entlang der Hallmattstrasse ist eine getrennte, hochwertige Fuss- und Veloinfrastruktur zu schaffen. **Begründung** Entlang der Hallmattstrasse gibt es zwar Fuss - und Veloinfrastruktur. Jedoch wird der Velo- und Fussverkehr teilweise gemeinsam geführt. Dies entspricht dem heutigen Ausserortscharakter. Mit der Neubebauung wird aber insbesondere der Fussverkehr zunehmen. Entsprechend wichtiger wird die Trennung von Fuss- und Veloverkehr.	**Beurteilung** nicht berücksichtigt
45116	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Kapitel Ausgangssituation und Rahmenbedingungen, S. 8: Satz am Ende des 3. Abschnittes streichen: "Die Gemeinde prüft derzeit eine Anpassung der UeO und der Fahrtenzahlen" **Begründung** Zwar beabsichtigt die Gemeinde eine allfällige Anpassung der UeO und strebt eine Erhöhung der Fahrtenzahlen an. Aktuell laufen hierzu aber noch keine konkreten Arbeiten.	**Beurteilung** berücksichtigt
45117	Köniz	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Kapitel Prüfung der Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B_02 Unterkapitel Umweltbelastung, S. 11: Lärmüberschreitung auf der Freiburgstrasse erneut prüfen. **Begründung** Die beabsichtigte Reduktion auf Tempo 30 und die damit verbundene Lärmminderung gestützt auf den BGE "Grünau" ist hier nicht berücksichtigt. Die Überschreitung auf der Freiburgstrasse dürfte damit hinfällig sein.	Wird für die weiteren Abklärungen insb. im Hinblick auf das Richtplan-Controlling '24 berücksichtigt. **Beurteilung** berücksichtigt
49528	BEWE AG 3084 Wabern	**Antrag / Bemerkung** Stellungnahme BEWE AG Kurzstellungsnahme und Argumenten zum Projekt Q72 Juch Halmatt Niederwangen **Begründung** Argumentationen: - Überbauung Q72 bis 2025 erstellt - Baufelder sind 100% ausgenutzt - Erweiterung der Baukörper nicht möglich - Heutiges, in der UeO genehmigte Fahrtenkontingent ca 570. bezogen auf reiner Verkaufsfläche - Im Sinne einer späteren Richtplananpassung sollte das Kontingent hinsichtlich einer Nutzungsflexibilität in diesen beiden Gewebe- und Dienstleistungsbauten min. mm 30% erhöht werden. - Da sich das Fahrtenkontingent auf reine Verkaufsfläche bezieht (gem. UeO) gehen wir davon aus, dass z.B. Bürobenutzung nicht dem Fahrtenkontingent untersteht.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
45122	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zum Fazit, S. 14 und 15: Zu den Absätzen 5 und 6 (Alineas 3 und 4): Bezüglich dieser Massnahmen fehlt eine konkrete und verbindliche Aussage des Kantons Bern zur Umsetzung. **Begründung** Die genannten Massnahmen betreffen im Wesentlichen Kantonsstrassen und liegen damit ausserhalb der Zuständigkeit der Gemeinde. Deshalb braucht es hier verbindliche Zusagen des Kantons zur Umsetzung dieser Massnahmen.	**Bemerkung** Im einleitenden Abschnitt wird präzisiert, dass die genannten Massnahmen verschiedene Behörden betreffen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
45118	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zum Fazit, S. 14: Im Absatz "(...), d.h. die Realisierung des ViV-Standorts in den Bereichen räumliches Umfeld, Umweltbelastung und Strassenkapazitäten als verträglich beurteilt werden kann, ist insbesondere folgendes aufzuzeigen:" ist das Wort "insbesondere" zu streichen. **Begründung** Die hier aufgelisteten Massnahmen sind als abschliessend zu betrachten. Das Wort "insbesondere" suggeriert, dass es allenfalls dann doch mehr Massnahmen sein müssen/können.	**Bemerkung** Das Wort 'insbesondere' wird nicht gestrichen. Der Planungsgrundsatz 5 umfasst die Auswirkungen auf die Bereiche Standort, Umweltaspekte und Strassenkapazitäten, wobei sich die aufgeführten Massnahmen auf den letztgenannten Teilbereich beziehen. Mit 'insbesondere' soll dies zum Ausdruck gebracht werden. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
45119	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zum Fazit, S. 14: Zum Absatz 3 (1. Alinea): Massnahmen sind zu präzisieren oder zu streichen. **Begründung** Ein Eintrag von Massnahmen ins RGSK liegt nicht im Ermessensspielraum der Gemeinden. Im aktuellen RGSK sind überdies eine Reihe an Massnahmen bezüglich der Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs sowie Massnahmen zur Lenkung des MIV aufgeführt. An welche zusätzliche Massnahmen denkt der Kanton hier? Welche anderen verbindlichen Instrumente sind gemeint? Sind bsp. der kommunale Richtplan oder ein Gemeinderatsbeschluss als "verbindliche Instrumente" zu betrachten?	**Bemerkung** In den Erläuterungen werden Präzisierungen vorgenommen. **Beurteilung** berücksichtigt
45120	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zum Fazit, S. 14: Zum Absatz 4 (Alinea 2): Die Massnahme ist zu präzisieren: bspw. im Sinne von "Im Rahmen von Nutzungsplanungsvorhaben sind für alle Verkehrsmittel Mobilitätsvorhaben zu definieren". **Begründung** Die Forderung zur Implementierung von Massnahmen auf dem Gemeindegebiet anderer Gemeinden (Neuenegg, Bern) liegt nicht im Einflussbereich der Standortgemeinde des ViV Juch-Hallmatt. Zudem können grundeigentümerverbindliche Vorgaben in Entwicklungsgebieten nur im Rahmen von Nutzungsplanänderungen vorgenommen werden, da ansonsten die rechtlichen Möglichkeiten für eine Implementierung fehlen.	**Bemerkung** Im einleitenden Abschnitt wird ergänzt, dass die Massnahmen auf der Verkehrsentwicklungsstudie Wangental basieren und für die Implementierung die jeweils zuständige Behörde verantwortlich ist. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Allenfalls kann dieser Absatz auch gestrichen werden, da der Beitrag hinsichtlich ViV-Standort marginal scheint als zwingende Voraussetzung und bei Bedarf mit dem übergeordneten Verkehrsmanagement besser und direkt im Griff gehalten werden kann.	
45121	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zum Fazit, S. 15: 5. Alinea: Dieser Absatz ist zu streichen. **Begründung** Das Monitoring und Controlling Wangental läuft bereits und muss hier nicht mehr als Massnahme aufgeführt werden.	**Bemerkung** Neu wird geschrieben, dass ein entsprechendes Monitoring und Controlling nicht 'angeordnet', sondern 'durchgeführt' werden muss. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
45123	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zum Fazit, S. 15: 6. Alinea: Das Polizeizentrum ist aus dem Absatz zu streichen. Weiter ist eine Präzisierung der Massnahmen vorzunehmen. **Begründung** Beim Projekt neues Polizeizentrum Bern handelt es sich nicht um eine ViV-Anlage. Die UeO Juch-Hallmatt schliesst auf dem fraglichen Baufeld auf Antrag des AGR explizit aus, dass Vorhaben mit Fahrten über 2'000 DTV entstehen können. Das Polizeizentrum ist als Begriff folglich zu streichen. Die Forderung der maximalen Wegstrecke und der Anforderung an den ÖV ist bekannt. Was muss hier konkret aufgezeigt werden, damit die Anforderungen erfüllt werden? Was muss bezüglich ÖV-Erschliessung geleistet werden, damit eine Festsetzung erfolgen kann?	**Bemerkung** Der Verweis auf das Polizeizentrum wird gestrichen. Die Alinea 6 und 7 werden zudem neu als separater Abschnitt dargestellt, damit deutlicher wird, dass es sich nicht um Massnahmen handelt, damit der Planungsgrundsatz 5 als erfüllt gilt, sondern um Anforderungen gemäss Planungsgrundsatz 4. **Beurteilung** berücksichtigt
45124	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zum Fazit, S. 15: 7. Alinea: Der Begriff "mindestens" im letzten Satz ist zu streichen. **Begründung** Es existieren nur 4 Angebotsstufen.	**Beurteilung** berücksichtigt
54694	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Zum ViV-Standort Juch/Hallmatt: 1. Die vorgesehene Fahrtenzahl von 8000 DTV ist kritisch zu prüfen, insbesondere	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		darum, weil umweltrechtliche Grenzwerte überschritten werden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass Bauhaus sein gültiges Fahrtenkontingent immer noch um rund 90% überschreitet und sich somit in einem unrechtmässigen Zustand befindet. Das zukünftige Fahrtenkontingent hat sich folglich auf die bewilligte Fahrtenzahl für das betroffene Baufeld zu stützen. **Begründung** 1. Aufgrund der Falschdeklaration der Fahrtenzahl seitens Bauhaus und der unwirksamen baupolizeilichen Kontrolle der Gemeinde Köniz wird das Fahrtenkontingent von Bauhaus seit Jahren überschritten. Aus diesem unrechtmässigen Zustand lässt sich kein Anspruch auf ein höheres Fahrtenkontingent ableiten.	
55249	Swiss Prime Site Immobilien AG 8005 Zürich	**Antrag / Bemerkung** Zweckmässige Überprüfung der Fussgängerverbindung Niederwangen Bhf - Juch/Hallmatt (Die Swiss Prime Site Immobilien AG («SPSI») ist Eigentümerin der Parzellen Köniz Gbbl.-Nrn. 849, 9182 und 9183 im Perimeter der ZPP und UeO «7/3 Unteres Juch/Hallmatt» (Baufelder 1 und 2 sowie die private Hauszufahrt H1).) **Begründung** Die Fussgängerverbindung vom Bahnhof Niederwangen zum Gebiet Juch/Hallmatt soll (u.a.) gemäss Bericht «Richtplananpassung ’22: Allgemeine Massnahmen – Entwurf für die Mitwirkung» vom 08/2022 und Bericht «Verkehrsentwicklungsstudie Wangental, Schlussbericht Phase III» vom 24. März 2021 verbessert werden. An dieser Stelle weisen wir darauf hin, dass die Führung des Fussverkehrs zum und über das Areal Juch/Hallmatt auf ihre Zweckmässigkeit zu überprüfen wäre. Die Erneuerung bzw. der Ausbau der Riedmoosbrücke durch den Kanton und den Bund wäre, zeitlich abgestimmt auf die geplante Gleiserweiterung der SBB, anzustreben. Die neue Fussverkehrsverbindung zum Bahnhof sollte dabei Bestandteil der Projektierung bilden. In der Zwischenzeit wäre eine kostengünstige, provisorische Lösung zu suchen bzw. umzusetzen. Im Weitern weisen wir darauf hin, dass eine Fussverbindung mittels Rampen direkt vor der Fassade der Bestandesliegenschaft auf dem Baufeld 1 («Fust») auf keinen Fall weder als definitiv (nach angedachtem Wettbewerb)	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		noch als provisorisch in Betracht gezogen werden kann (vgl. Bestvariante in der «Variantenstudie Fuss- und Veloverbindungen Niederwangen Bahnhof – Niederwangen Dorf – Juch/Hallmatt» vom 9. Februar 2021). Eine entsprechende Stellungnahme hat SPSI bereits der Gemeinde Köniz am 25. Mai 2022 schriftlich abgegeben.	
B_02: ViV-Standort Spitalneubau Biel-Brügg Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
48891	Gemeinde Brügg Spitalzentrum Biel AG	**Antrag / Bemerkung** Die Erläuterungen bezüglich des erwarteten Verkehrsaufkommens sowie der Knotenbelastungen für das Szenario 1 sind gestützt auf die Abklärungen des Spitalzentrums Biel und der Gemeinde Brügg vom November 2022 anzupassen. Das Szenario 2 ist gänzlich wegzulassen, da im Moment Abklärungen zwischen dem Spitalzentrum Biel, der Gemeinde Brügg und der Genossenschaft Migros Aare zu einem abgestimmten zukünftigen Verkehrsaufkommen erfolgen. Der ViV-Anlage «Spitalneubau Biel-Brügg» soll mit der Richtplananpassung '22 festgesetzt werden, da der Nachweis einer ausreichenden Verkehrsqualität auf allen Knoten beim erwarteten Szenario 1 aufgezeigt werden kann. **Begründung** Siehe beigelegtes Dokument	**Bemerkung** Die im Erläuterungsbericht aufgeführten Auflagen für eine Festsetzung des ViV Standorten Neubau Spital Brügg sind zurzeit noch nicht erfüllt. Sobald dies der Fall sein wird, erfolgt die Aufstufung des Viv- Standortes vom Zwischenergebnis zur Festsetzung im Sinn einer Fortschreibung des kantonalen Richtplan. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
Massnahme B_03 Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnen Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
49479	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Bei der Wahl der Gunstlagen für Logistiknutzung ist der Umwelt-Auswirkung (inkl. Klima) ein hohes Gewicht beizumessen (z. B. hoher Anteil Schienengüterverkehr sicherstellen, kurze Wege gewährleisten, etc.). Die Zufahrtswege sind, wenn immer möglich nicht durch bewohntes Gebiet zu führen. **Begründung** Der Klima-Artikel in der KV ist auch hier zu berücksichtigen.	**Schlagworte** Klima, Schiene **Bemerkung** Bei den Gunstlagen handelt es sich um Grossräume, welche sich aufgrund der verkehrlichen Erschliessung und bestehender Logistikstandorte als gut geeignet für Logistiknutzungen erweisen. Der Klimaartikel ist insofern berücksichtigt, dass die Gunstlagen grundsätzlich gut erschlossen sind. Konkrete Vorgabe zu Schienenanschlüssen können für diese Grossräume nicht vorgenommen werden. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
49174	Coop Genossenschaft Coop Immobilien AG 3027 Bern Bethlehem	**Antrag / Bemerkung** Coop, wie andere Detaillisten angewiesen auf ein funktionierendes Logistiksystem mit ausreichend grossen Logistikflächen zur Abwicklung derLogistik. Im Kanton Bern besitzt die Coop-Gruppe heute die folgenden Logistikstandorte, an denen sie gerne festhalten möchte und die si gegebenenfalls auch erweitern können muss: • VZ Bern - Coop Logistikregion Bern Verteilzentrale, Riedbachstrasse 161, 3027 Bern, > 70'000m2 • COOP Nationale Verteilzentrale, Schorenstrasse 55 3645 Gwatt – Thun, > 30'000 m2 • Coop Nationale Verteilzentrale, Nordstrasse 1, 4900 Langenthal, rund 20’000 m2 • Coop Nationale Verteilzentrale, Bernstrasse 92, 3303 Jegenstorf, rund 50’000m2, grosser Erweiterungsbedarf **Begründung** Während Bern Bethlehem und Thun Gwatt neu im Kantonalen Richtplan als bestehende Logistiknutzungen verzeichnet sein werden, sind Jegenstorf und Langenthal nicht verzeichnet. Für die Coop-Gruppe erschliesst sich nicht, weshalb Jegenstorf und Langenthal, welche sich beide innerhalb der Gunstlage für Logistiknutzungen befinden, nicht ebenfalls als bestehende Logistikstandorte bezeichnet werden. Für Coop ist nicht ersichtlich, welche Folgen es hat, wenn ein bestehender Logistikstandort im Richtplan nicht verzeichnet ist. Wir befürchten, dass für Coop, insbesondere bei Erweiterungsabsichten wie aktuell für Jegenstorf vorhanden, ein Nachteil resultiert, Die Coop-Gruppe beantragt deshalb dringend eine Überprüfung des Massnahmenblatts B_03, insbesondere der darin aufgenommenen bestehenden Logistikstandorte und die unbedingte Aufnahme aller bestehenden Logistikstandorte mit einer gewissen Grösse, mindestens aller Standorte mit UVP Pflicht.	**Schlagworte** Schiene **Bemerkung** - Mit Nennung der konkreten Vorranggebiete werden grosse für Logistik geeignete und gut erschlossene Gebiete bezeichnet. Beinhaltet sind zudem einzelne grosse bestehende Logistikstandorte (wie beispielsweise Gwatt und Niederbottigen). - Die genannten Standorte in Langenthal und Jegenstorf sind nicht als Vorranggebiet enthalten, weil sie im Verlaufe der Analyse ausschieden aufgrund der Lage in einem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (Langenthal) oder der fehlenden Gleiserschliessung (Jegenstorf). Gemäss dem Massnahmenblatt B_03 sollen "neue grosse Nutzungen im Bereich Logistik mit UVP-Pflicht in den Gunstlagen realisiert werden". Die zwei Verteilzentren liegen bereits in Gunstlagen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51936	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Vorgehen, Punkt 3 ist wie folgt zu ergänzen: - Damit ein Vorranggebiet den Koordinationsstand Festsetzung erlangt, müssen Verkehrsgrundlagen erstellt und detaillierte Abklärungen durchgeführt werden, damit die für die Realisierung eines Vorhabens nötigen Verkehrskapazitäten auf Strasse und	**Schlagworte** Schiene, Modalsplit **Bemerkung** Für die Vorranggebiete werden keine gebietsspezifischen Modal-Splits bestimmt. Im Massnahmenblatt wird jedoch die Nutzung des Gleisanschlusses verschärft formuliert: "Bestehende Anschlussgleise müssen, wenn

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Schiene vorhanden sind sowie eine umweltverträgliche Nutzung möglich ist. Bestehende Anschlussgleise sollen, wenn möglich, genutzt werden. Es ist ein Mindestanteil des anfallenden Güterverkehrs zu definieren, der in diesem Vorranggebiet via Bahn abzuwickeln ist. Zudem muss die Logistiknutzung auch mit den übrigen Nutzungen und Interessen im Raum abgestimmt werden. **Begründung** Wie im «Kantonales Güterverkehrs- und Logistikkonzept - Konzeptbericht mit Massnahmen» vom Mai 2021 unter “HS3: Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung” unter Massnahme “3.2 Bahnnutzung durch güterverkehrsintensive Unternehmen fördern” beschrieben, sollen im Rahmen von Bau- und Betriebsbewilligungen entsprechende Auflagen formuliert werden. Da für die Festsetzung eines Vorranggebiets bereits detaillierte Abklärungen betreffend Verkehrskapazitäten erfolgt sind, soll bereits vor der Festsetzung definiert sein, wie hoch der Mindestanteil des Modalsplits sein soll. Damit besteht eine Grundlage, auf der konkrete Auflagen im Rahmen von Bau- und Betriebsbewilligungen formuliert werden können. Interessierte Bauherren aus der Logistikbranche erhalten dadurch Planungssicherheit, da der Mindestanteil bereits klar ist und nicht nachträglich via Auflagen im Rahmen von Bau- und Betriebsbewilligungen festgelegt wird.	möglich, genutzt werden." Zudem werden im Massnahmenblatt B_10 die bestehenden Anschlussgleise als Ausgangslage aufgenommen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48481	Amt für Raumplanung Kanton Solothurn	**Antrag / Bemerkung** Der Kanton Solothurn bzw. die betroffenen Regionen und Gemeinden im Kanton sind in die weiteren Abklärungen bezüglich der grenznahen Standorte (v.a. Nr. 6 Utzenstorf, Emmepark, Nr. 7 Niederbipp, Ängi / Rotboden und Nr. 10 Herzogenbuchsee / Niederönz, Biblis und Nr. 11 Thunstetten, Bühl) frühzeitig einzubeziehen. Gegebenenfalls sind im Rahmen der weiteren Planung flankierende Massnahmen zu prüfen, um den Verkehr möglichst rasch auf die Nationalstrasse zu leiten **Begründung** Aufgrund der erheblichen Auswirkungen von Logistikstandorten sind alle betroffenen Gebietskörperschaften frühzeitig in die weitere Planung einzubeziehen.	**Schlagworte** pendent, Einbezug, Nachbarkanton **Bemerkung** Bei absehbaren Auswirkungen werden benachbarte Kantone projektspezifisch beigezogen (z.B. wie bei den bisherigen Planungen zu Emmepark Utzenstorf, KRV ON). **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
50475	Gemeinderat Langenthal	**Antrag / Bemerkung** Die Absicht des Kantons, Logistiknutzungen auf dafür geeignete Räume zu lenken wird begrüsst. Die Stadt Langenthal stimmt zudem mit dem Entwurf überein, dass auf dem Stadtgebiet Langenthal keine grössere Logistiknutzung besteht oder vorgesehen ist. Bezüglich der benachbarten Vorranggebiete Nr. 5 Roggwil, Brunnmatte / Gsteigmatte und Nr. 11 Thunstetten, Bühl halten wir fest, dass sich eine Ansiedlung von Logistikunternehmen allenfalls verkehrlich auf Langenthal auswirken könnte. Wir gehen davon aus, dass bei einer entsprechenden Entwicklung der angesprochenen Areale die verkehrlichen Auswirkungen detailliert geprüft werden. **Begründung** -	**Schlagworte** Einbezug **Bemerkung** Bei Neuansiedlungen in Roggwil, Gsteigmatte und Thunstetten werden die verkehrlichen und räumlichen Auswirkungen detailliert geprüft, da ansonsten kein Koordinationsstand Festsetzung möglich ist. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50668	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	**Antrag / Bemerkung** Die Methodik und Resultate der Methodik werden grundsätzlich für nachvollziehbar gehalten. Wir begrüssen das neue Massnahmenblatt, welches Planungsgrundsätze und Anforderungen für güterverkehrsintensive, grosse Logistikgebiete definiert. Auf dem Gebiet der RKBM sind die Standorte Bern, Niederbottigen und Moosseedorf/Urtenen-Schönbühl, Moos festgesetzt. Der Standort Münchenbuchsee, Zollikofen Nord weist den Koordinationsstand Zwischenergebnis auf. Wir würden es im Weiteren als nützlich erachten, wenn die Koeffizienten zur Prüfung der Eignung der jeweiligen Flächen ausgeführt werden könnten. Nicht ganz klar ist, wie sich die Massnahmen zur RGSK-Massnahme «Regionale Gewerbezone» im RGSK 2021, S. 21, verhält. Übernimmt der Kanton hier eine Aufgabe, die er mit der Genehmigung des RGSK 2021 der RKBM zugewiesen hat? **Begründung** -	**Schlagworte** RGSK, Koeffizient **Bemerkung** Der Kanton bestimmt mit dem vorliegenden Massnahmenblatt Logistik-Vorranggebiete von kantonaler Bedeutung. "Regionale Gewerbezonen" weisen ein regionales Interesse und einen breiteren Nutzungsmix auf sowie übernimmt die RGSK-BM weitere Arbeiten bezüglich Arbeitszonenbewirtschaftung, Baulandmobilisierung und regionaler Nutzungsplanung, was beim vorliegenden Massnahmenblatt nicht der Fall ist. Bei Interesse sind die einzelnen Koeffizienten der Vorranggebiete beim Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Kantonsplanung auf Anfrage erhältlich. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50502	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Die Sicherungen des Vorranggebiets Niederbottigen für Logistikanlagen (gemäss B_03) und des Güterbahnhofs Weyermannshaus als überregionale Umschlagsanlage für den kombinierten Verkehr (gem. B_10) sind im Sinne der Stadt Bern. Da es sich hierbei zunächst um eine gegenwärtige Bestandesaufnahme handelt, begrüsst es der Gemeinderat, gem. B_03, Seite 63 bei Bedarf Anträge auf Neuaufnahmen von Gebieten als	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Vorranggebiet stellen zu können. Ebenso begrüsst er das regelmässige Controlling des Richtplans (gemäss Erläuterungen B_03, S. 80), in dessen Rahmen bei neuen Erkenntnissen ebenfalls zusätzliche Vorranggebiete definiert werden können. **Begründung** -	
49451	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Diese neue Massnahme wird im Grundsatz begrüsst und als sinnvoll betrachtet. Es ist aber darauf zu achten, dass diese neue Einstufung künftig nicht zur Schaffung zusätzlicher aufwändiger Vorgaben und Richtlinien führt. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48479	Amt für Raumplanung Kanton Solothurn	**Antrag / Bemerkung** Gute Einbindung der Erkenntnisse aus dem Güterverkehrs- und Logistikkonzept. **Begründung** Das neue Massnahmenblatt B_03 wurde auf der Grundlage der Erkenntnisse aus dem Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK) erstellt. In den umfassenden Prozess zur Erarbeitung des GVLK war der Kanton Solothurn als Mitglied des Sounding Boards eingebunden. Wir sind der Meinung, dass mit dem GVLK und dem vorliegenden Massnahmenblatt wertvolle Grundlagen für die Planung von güterverkehrsintensiven Logistiknutzungen im Kanton Bern vorliegen.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48982	Verein seeland.biel/bienne	**Antrag / Bemerkung** Im Massnahmenblatt sind Prozesse, Zuständigkeiten und Instrumente für die raumplanerische Sicherung von Standorten für neue grosse Logistiknutzungen zu präzisieren. **Begründung** Das Massnahmenblatt postuliert die Absicht, neue Logistiknutzungen in geeigneten und im Richtplan bezeichneten Gunstlagen und Vorranggebieten anzusiedeln. Das Massnahmenblatt enthält aber keine Vorgaben für die raumplanerische Sicherung dieser Standorte durch Regionen und Gemeinden. Damit besteht kein Instrumentarium, um die Ansiedlung von grossen Logistiknutzungen zu	**Schlagworte** RGSK, Präzisierung **Bemerkung** Das Massnahmenblatt wird präzisiert. **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		lenken, und die Wirkung der Massnahme ist fraglich.	
49263	FSU Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Im neuen Massnahmenblatt B_03 werden Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnet. Dabei wird unterschieden, zwischen Gebieten, welche primär die bestehenden Logistiknutzungen sichern sollen und Gebieten welche sich für neue oder zusätzliche Logistiknutzungen eignen. Grundsätzlich wird dies begrüsst. Allerdings ist die Aufzählung der bestehenden Logistikstandorte keineswegs vollständig und es erscheint unklar, wie bestehende, nicht verzeichnete Logistikstandorte behandelt werden sollen. Regional betrachtet erscheinen die Gunstlagen überdies teilweise sehr grosszügig festgelegt. Die Konsequenzen aus dem Massnahmenblatt sind noch zu wenig ersichtlich, je nach Praxis in der Anwendung können sich Vorgaben mit weitreichenden Auswirkungen ergeben. «Zudem sollen gut erschlossene Gebiete mit bestehenden grossen Logistiknutzungen auch in Zukunft für Logistiknutzungen zur Verfügung stehen». Was bedeutet das für die Gemeinden, in denen solche «Vorranggebiete für Logistiknutzungen» ausgeschieden werden? Müssen in diesen Gemeinden Arbeitszonen erlassen werden, welche eine Nutzung für «normale» Betriebe ohne hohes Verkehrsaufkommen ausschliessen? Gelten mit diesem Massnahmenblatt in Zukunft jegliche UVP-pflichtigen Logistiknutzungen als Anlagen mit grossen Auswirkungen auf Raum und Umwelt, die einer Grundlage im kantonalen Richtplan bedingen? Muss ein bestehender Logistikbetrieb, der durch eine Erweiterung UVP-pflichtig wird nun erst eine Aufnahme in den kantonalen Richtplan erwirken? **Begründung** siehe oben	**Schlagworte** Logistikfremde Nutzung, Präzisierung **Bemerkung** Mit der Festlegung von Vorranggebieten sollen bestehende grosse Logistiknutzungen längerfristig gesichert werden an den entsprechenden Standorten aufgrund ihrer kantonalen Bedeutung. Die Methodik zur Ausscheidung der Vorranggebiete ist im Erläuterungsbericht in Kapitel 2.2 ersichtlich - namentlich wurde dabei dem Anschluss ans Schienennetz eine hohe Bedeutung beigemessen. Neue Logistiknutzungen mit UVP-Pflicht benötigen keinen Richtplaneintrag, sollen gemäss Massnahmenblatt aber nur in den festgelegten Gunstlagen realisiert werden. Auch für bestehende Logistiknutzungen mit UVP-Pflicht wird kein Richtplaneintrag benötigt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
47996 49306	(1) Einwohnergemeinde Utzenstorf (2) Einwohnergemeinde Oberbipp	**Antrag / Bemerkung** (1) Die Aufnahme im Massnahmenblatt als Vororientierung, Zwischenergebnis oder Festsetzung darf nicht dazu führen, dass ausschliesslich Logistiknutzungen (UVP-Pflichtig oder nicht) zulässig sind. Oder dass für die Gemeinde eine Pflicht entsteht, die baurechtliche Grundordnung so anzupassen, dass nur noch Logistiknutzungen zugelassen sind.	**Schlagworte** Logistikfremde Nutzung **Bemerkung** In Vorranggebieten für Logstiiknutzungen sind logistikfremde Nutzungen weiterhin möglich, jedoch nicht prioritär vorzusehen. Das Massnahmenblatt wurde entsprechend präzisiert.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		(2) Vorranggebiete für Logistiknutzungen auch für andere Branchen verfügbar machen. **Begründung** (1) Aus dem Massnahmenblatt geht nicht klar genug hervor, welche Konsequenzen der Eintrag hat. Können Nicht-Logistiknutzungen (Arbeitsnutzungen, KMU, Produktion) trotzdem noch bewilligt werden? Muss die Gemeinde oder der Kanton im Falle eines Baugesuchs z.B. für eine Produktionsstätte eine Planungszone erlassen, um diese zu verhindern? Diese Fragen sind zu klären, bevor das Massnahmenblatt in Kraft tritt. (2) Unsere Region ist Gunstraum und Vorranggebiet für Logistik. Dennoch dar für einen gesunden Branchenmix keine Benachteiligung für die Ansiedlung anderer Branchen und Betriebe gelten.	**Beurteilung** berücksichtigt
48909	Regionalkonferenz Emmental 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Wir sind uns unsicher, ob es sich bei den Gebieten im Emmental oberhalb Burgdorf (namentlich Burgdorf, Oberburg und Hasle) wirklich um Gunstlagen für Logistiknutzungen handelt. Die Gemeinden kämpfen bereits jetzt mit dem Verkehr. Die Verkehrssanierung «emmentalwärts» ist weiterhin nicht gesichert. Auch wenn sie gesichert wird, stellt sich die Frage, ob diese mit zusätzlichen Logistiknutzungen belastet werden soll. Dies ist je nach Logistikzentrum genau zu prüfen. Weiter muss aus Sicht der Regionalkonferenz Emmental genauer definiert werden, was Logistiknutzungen umfasst. **Begründung** -	**Schlagworte** Logistiknutzung, Gunstlagen **Bemerkung** Die Gunstlagen werden entsprechend angepasst. Die für die Analyse gewählte Definition der Logistiknutzungen ist im Erläuterungsbericht im Kapitel 2.1 ersichtlich. **Beurteilung** berücksichtigt
Erläuterungen B_03: Methodik Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
48478	Amt für Raumplanung Kanton Solothurn	**Antrag / Bemerkung** Ergänzung des Erläuterungsberichts zum Mindesterfüllungsgrad 0.55 **Begründung** Das Kriterium Mindestkoeffizient wurde aus der interkantonalen BPUK-Studie von 2018 übernommen. Als Mindesterfüllungsgrad wurde jedoch ein tieferer Wert als in der BPUK-Studie gewählt (Mindestkoeffizient von 0.55; in der BPUK-Studie war ein Mindestkoeffizient von 0.65 gefordert). Die Gründe dafür werden nicht erläutert.	**Schlagworte** Nachbarkanton, Koeffizient **Bemerkung** Der Erläuterungsbericht wird ergänzt. **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48477	Amt für Raumplanung Kanton Solothurn	**Antrag / Bemerkung** In der vorliegenden Form scheint uns das Kriterium Mindestkoeffizient nicht geeignet als Beurteilungskriterium. Wir beantragen eine Überarbeitung des Kriteriums, insbesondere unter Berücksichtigung der regionalen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. **Begründung** Die Grundsätze zur Ausscheidung von Gunstlagen und Vorranggebieten können wir nachvollziehen und scheinen uns im Allgemeinen sinnvoll. Kritisch sehen wir das Kriterium «Mindestkoeffizient». Es bezeichnet den Eignungsgrad eines Standorts und beinhaltet gemäss Abb. 3 (S. 4 Erläuterungen) eine Vielzahl von gewichteten Teilkriterien. Wir bezweifeln, ob mit den vorliegenden Kriterien die Eignung eines Standorts ausreichend gut beurteilt werden kann. Aus unserer Sicht wäre bei einzelnen Teilaspekten eine andere Gewichtung angezeigt (z. B. höhere Gewichtung der Teilkriterien «Nähe zu den Autobahnanschlüssen» und «gute Anbindung an Kantonsstrassen») und wichtige Aspekte fehlen gänzlich. So werden die Auswirkungen auf Raum und Umwelt, abgesehen vom Lärm im näheren Umfeld des Standorts, nicht berücksichtigt. Entwicklungsschwerpunkte, welche ein bedeutendes Verkehrsaufkommen mit sich bringen, haben jedoch in der Regel nicht nur Auswirkungen im unmittelbaren Umfeld eines Vorhabens. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die Wegstrecken zwischen dem Ziel / der Quelle des Verkehrs und dem Nationalstrassennetz zu legen. Eine Zunahme des (Schwer-)Verkehrs auf diesen Strecken belastet in vielen Fällen Abschnitte mit bereits heute hohem Verkehrsaufkommen noch zusätzlich. Speziell, wenn Ortsdurchfahrten betroffen sind, sind solche Entwicklungen problematisch, da sie die Lebensqualität in den betroffenen Gemeinden beeinträchtigen. Dies ist in der Beurteilung eines Standorts ebenfalls zu berücksichtigen.	**Schlagworte** Nachbarkanton, Koeffizient **Bemerkung** Der Koeffizient diente als ein Kriterium für die Bestimmung von Logistik-Vorranggebieten. In Kapitel 2.2.4 des Erläuterungsberichtes ist ersichtlich, dass weitere Kriterien geprüft und standortspezifische Abklärungen getätigt wurden. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
46966	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zu Kapitel 2.2.2, S. 4: 2. Alinea: Es wird beantragt, dieses "separate Verfahren" zur Eignungs-Prüfung der ESP als Vorranggebiet für Logistiknutzung alsbald durchzuführen oder zumindest zu klären / offen zu legen, bis wann die Resultate dieses Verfahrens vorliegen. Es stellt sich zudem die Frage, inwiefern die Gemeinden in dieses Verfahren einbezogen werden.	**Schlagworte** Logistikfremde Nutzung, Logistiknutzung, ESP **Bemerkung** Die Resultate des Verfahrens liegen vor. Es werden keine Anpassungen an den Massnahmenblättern vorgenommen. Jedoch wird auf die Standorte verwiesen, welche als Vorranggebiet Logistik und als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt im Richtplan eingetragen sind (Moossedorf / Urtenen-Schönbühl, Moos; Münchenbuchsee, Zollikofen Nord).

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Was passiert in der Zwischenzeit zwischen dem Richtplan-Verfahren und diesem separaten Verfahren mit den ESP-Gebieten? Sind in der Zwischenzeit Logistiknutzungen an diesen Standorten ausgeschlossen? **Begründung** Gemäss den Festlegungen im Massnahmenblatt ist in Köniz kein Logistikstandort vorgesehen. Im Wangental (mit Autobahnanschluss) sind demnach keine neuen grossen Nutzungen im Bereich Logistik möglich. Allerdings befindet sich im Gebiet Juch-Hallmatt ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP, welcher grundsätzlich auch für Logistiknutzungen prädestiniert ist. Gemäss den im Antrag zitierten Erläuterungen wird die Eignung für logistische Nutzungen in ESP in einem separaten Verfahren überprüft. Dies wirft die im Antrag formulierten Fragen auf.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
B_03: Standort Thun, Gwatt Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
48872	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Bitte Koordinationsstand anpassen: Zwischenergebnis (statt Festsetzung) **Begründung** Es bestehen zwei Zielkonflikte mit der Stadtentwicklung: Zielsetzung als «wertschöpfungsstarker, arbeitsplatzintensiver Arbeitsschwerpunkt» und Wiedereinfüh-rung 5-Bahn-Haltestelle (Verlängerung S-Bahn).	**Schlagworte** Schiene, Konflikt **Bemerkung** In Thun Gwatt werden die bestehenden Logistiknutzungen gesichert mit der Festsetzung des Vorranggebietes. Die Logistiknutzungen bestehen bereits und können verträglich abgewickelt werden, weshalb der Koordinationsstand Festsetzung gewählt wird. Der Teilperimeter im Norden wird verkleinert, sodass sich dieser klarer auf die bestehende Logistiknutzung bezieht sowie wird der Erläuterungsbericht ergänzt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
B_03: Standort Roggwil, Brunnmatt / Gsteigmatte Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
48644	Kanton Luzern Dienststelle Raum und Wirtschaft	**Antrag / Bemerkung** Auf Richtplanstufe ist behördenverbindlich festzuhalten, dass die zukünftigen Nutzungen im Vorranggebiet Roggwil einen hohen Schienengüterverkehrsanteil aufweisen müssen und dass die grundeigentümerverbindliche Nutzungsplanung entsprechende Rahmenbedingungen enthalten muss. **Begründung**	**Schlagworte** Schiene, Modalsplit, Nachbarkanton **Bemerkung** Für die Vorranggebiete werden keine gebietsspezifischen Modal-Splits bestimmt. Im Massnahmenblatt wird jedoch die Nutzung des Gleisanschlusses verschärft formuliert: "Bestehende Anschlussgleise müssen, wenn möglich, genutzt werden." Zudem werden im Massnahmenblatt B_10 die bestehenden

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die Unterlagen zeigen, dass sich das Vorranggebiet Roggwil primär für neue Logistiknutzungen eignet, welche den vorhandenen Gleisanschluss im Rahmen seiner Kapazität nutzen. Der hohe Eignungsgrad (0.65 Eignungspunkte) kommt dadurch zustande, dass der Kanton Bern alle Indikatoren mit Zusammenhang zur Bahn mit 100% bewertet und relativ hoch gewichtet hat. Dementsprechend begrüsst es der Kanton Luzern ausdrücklich, wenn künftige Nutzungen auf den Schienenverkehr fokussieren und dies im Richtplan auch als klare Rahmenbedingung festgehalten ist. Die Kapazitäten auf dem angrenzenden Luzerner Strassen-netz und insbesondere beim Autobahnanschluss Reiden sind bereits heute in den Spitzen-stunden nicht mehr genügend.	Anschlussgleise als Ausgangslage aufgenommen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50462	Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau	**Antrag / Bemerkung** Die Formulierung "einem bestehenden Bahnanschluss bei neuen Logistikstandorten ist eine hohe Priorität beizumessen" erachtet der Kanton Aargau daher als klar ungenügend. Die im Rahmen des Planungsprozesses zum Verteilzentrum von Lidl festgehaltenen Grundsätze zur Abwicklung des Verkehrsaufkommens gelten daher weiterhin und sind im Richtplan verbindlich festzuhalten (Anträge): • Die Erschliessung des Verteilzentrums und dessen Betrieb sind so weit möglich mittels Bahnanschluss sicherzustellen und im Baureglement verbindlich zu verlangen. Ein allfälliger Verzicht wäre nachvollziehbar zu begründen. • Die LKW-Routen und deren zeitliche Benützung für die Anlieferung und Verteilung sind in Zusammenarbeit mit der zuständigen Abteilung Verkehr des Kantons Aargau hinsichtlich Verkehrsbelastung und verursachten Immissionen wo möglich weiter zu optimieren. • Der vom Vorhaben induzierte Verkehr ist — orientierend an der Stellungnahme von zofingenregio — im Baureglement der Gemeinde Roggwil verbindlich zu begrenzen sowie mit einer Pflicht zur Erarbeitung eines Fahrtenregimes für den LKW-Verkehr und zu einem Monitoring zu versehen. • Die Inbetriebnahme der Umfahrung Aarwangen stellt eine Änderung der Ausgangslage dar, die eine Prüfung der Erschliessung des Vorranggebiets Nr. 5 Roggwil für den Schwerverkehr über den Autobahnanschluss Niederbipp erfordert. • Die bestehenden Gleisinfrastrukturen, zumindest die Gleisanschlussmöglichkeiten,	**Schlagworte** Schiene, Nachbarkanton **Bemerkung** Es werden keine detaillierten, gebietsspezifischen Regelungen/Kriterien ins Massnahmenblatt aufgenommen. Im Massnahmenblatt wird jedoch die Formulierung angepasst, sodass bestehende Gleisanschlüsse genutzt werden müssen, sowie wird die Massnahme präzisiert. Zudem werden die bestehenden Anschlussgleise im MB B_10 als Ausgangslage aufgelistet. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		sind im Interesse allfälliger späterer Nachnutzungen jedenfalls langfristig und grundeigentümerverbindlich zu erhalten. Demgemäss gehen wir von einer Abstimmung der kommunalen Nutzungsplanung der Gemeinde Roggwil mit den Richtplanfestlegungen aus. Die Abteilung Verkehr des Kantons Aargau wünscht einen frühzeitigen Miteinbezug in ein entsprechendes Verfahren. **Begründung** Der Kanton Bern bezeichnet im Entwurf des kantonalen Richtplans im Massnahmenblatt B_03 grossräumig (Berner Mittelland, Oberaargau, Seeland) Gunstlagen für Logistiknutzungen. Innerhalb dieser Gunstlagen werden Vorranggebiete für Logistiknutzungen räumlich festgelegt. Gemäss der Zielsetzung des Massnahmenblatts B_03 sollen neue grosse Logistiknutzungen in dafür geeigneten Räumen entstehen, die über einen guten Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz verfügen und bereits in einer Bauzone liegen. Für die Festlegung der Vorranggebiete für Logistiknutzunge lehnt sich der Kanton Bern an die Studie der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) über die Logistikstandorte in der Schweiz mit deren Bewertungsmethodik an. Im Gegensatz zur BPUK-Studie, die einen Mindest-Erfüllungsgrad von 0,65 für die Eignung als Logistikfläche vorsah, wendet der Kanton Bern einen Mindest-Erfüllungsgrad von 0,55 an. Ebenso wird die Mindestfläche auf 30000 m2 reduziert. Dies führt dazu, dass die in der BPUK-Studie als nicht geeignet bezeichneten Logistikflächen im Raum Roggwil / Wynau im Rahmen der Richtplanevaluation als geeignet resultierten und nun festgesetzt (Brunnmatt) beziehungsweise ins Zwischenergebnis aufgenommen werden sollen (Gsteigmatte). Uns fällt der recht hohe Erfüllungsgrad des Perimeters von 0,65 auf. Die Indikatoren "Kapazitätsreserven Strasseninfrastruktur" (EP8 und EM8) weisen zusammen mit dem Indikator "Nähe zu Autobahnanschlüssen" (EP1) mit 0,2 die schlechteste Bewertung aller gemessenen Indikatoren auf. Mit einer Distanz von 12 km zur Autobahn ist dieser nur möglich, wenn die Kriterien "P3 Bahnanschluss" und "P9 Kapazität Schieneninfrastruktur" maximal bewertet werden. Die gewünschte Lenkung der Logistik auf raum- und siedlungsverträgliche Standorte im Sinne der Abstimmung von Siedlung und Verkehr setzt somit voraus, dass das Potenzial des Schienengüterverkehrs maximal ausgeschöpft wird.	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48483	Amt für Raumplanung Kanton Solothurn	**Antrag / Bemerkung** Die Nutzung des Gleisanschlusses ist verbindlich festzulegen. Zudem ist mit flankierenden Massnahmen im weiteren Verfahren sicherzustellen, dass die Solothurner Gemeinden Fulenbach und Härkingen nicht mit zusätzlichem Schwerverkehr belastet werden. **Begründung** Das Gebiet Brunnmatt gehört zu den Standorten, die direkt festgesetzt werden, das Gebiet Gsteigmatte wird als Zwischenergebnis aufgenommen. Der Standort schneidet zwar mit einem Eignungsgrad von 0.65 ab. Der nächste Autobahnanschluss liegt hingegen in rund 12 km Entfernung und je nach Route werden Gebiete (Ortsdurchfahrten) ausserhalb des Kantons Bern durchfahren. Aus unserer Sicht ist dieses Gebiet für Logistiknutzung nur unter der Bedingung geeignet, dass der Gleisanschluss zwingend eine tragende Rolle übernimmt. Gemäss Richtplan des Kantons Solothurn ist zwischen Wolfwil und Murgenthal eine neue Aarequerung angedacht (auf der bestehenden Brücke besteht ein LKW-Verbot). In Kombination mit diesem Logistikstandort kann dadurch zusätzlicher Schwerverkehr durch die Solothurner Gemeinden Fulenbach und Härkingen entstehen.	**Schlagworte** Schiene, Nachbarkanton **Bemerkung** Im Massnahmenblatt wird die Nutzung des Gleisanschlusses verschärft formuliert: "Bestehende Anschlussgleise müssen, wenn möglich, genutzt werden." Zudem werden im Massnahmenblatt B_10 die bestehenden Anschlussgleise aufgelistet. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48745	Einwohnergemeinde Roggwil Fachbereich Bau und Betriebe	**Antrag / Bemerkung** Gemäss Beilage Mitwirkungseingabe Gemeinde Roggwil vom 18.11.2022 **Begründung** Gemäss Beilage Mitwirkungseingabe Gemeinde Roggwil vom 18.11.2022	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
52274	Einwohnergemeinde Roggwil Fachbereich Bau und Betriebe	**Antrag / Bemerkung** Mit Gesamtentscheid vom 1. November 2021 hat das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) die ZPP Zonenplan- und Baureglementsänderung «Brunnmatt» mit Baugesuch für die neue Zufahrts-strasse genehmigt. Die ZPP ermöglicht auf dem ehemaligen Gugelmann-Areal den Bau eines Warenverteilzentrums für die Lidl Schweiz AG inkl. der notwendigen Zufahrt. Die Stimmbürger/-innen der Gemeinde haben der Planung am 13. Juni 2021 zugestimmt. Bereits mit Beschluss vom 30. Oktober 2019 hatte der Regierungsrat das Vorhaben als prioritär im Sinne von Art. 2a KoG und somit als	**Bemerkung** Der Gemeinde wurde ein Antwortschreiben seitens der Direktion für Inneres und Justiz zugestellt als Antwort auf ein analoges Schreiben. Der Erläuterungsbericht wird angepasst bezüglich der kommunalen Nutzungsplanung im Gebiet Brunnmatt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		«Vorhaben von gesamtkantonaler Bedeutung mit hoher Wichtig- und Dringlichkeit» bezeichnet. Gegen den Genehmigungsentscheid des AGR haben die Einwohnergemeinden Brittnau, Murgenthal, Pfaffnau, Reiden, Roggliswil und Rothrist Beschwerde erhoben. In der Beschwerde wird u.a. die feh-lende Festlegung im kantonalen Richtplan gerügt: Gemäss RPG hätten Bund, Kantone und Gemein-den die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen aufeinander abzustimmen und Vorha-ben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt bedürften einer Grundlage im kantonalen Richtplan. In der Genehmigungsverfügung vom 1. November 2021 ist das AGR den Argumenten der Gemeinde Roggwil gefolgt und hat die Richtplanpflicht für das Vorhaben verneint. Die Genehmigungsbehörde stützte sich dabei u.a. auf die Rückmeldung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE), wonach im vorliegenden Fall aufgrund des weit fortgeschrittenen Planungstands auf eine Abstimmung im kan-tonalen Richtplan verzichtet werden kann. Darüber hinaus vertritt der Kanton im Genehmigungsent-scheid die Haltung, dass es sich beim Vorhaben weder um ein nutzungs- oder verkehrsintensives Vorhaben im Sinne der kantonalen Baugesetzgebung handelt und somit keine Richtplanpflicht gege-ben sei. Zudem wird festgehalten, dass der kant. Richtplan nicht vorschreibe, dass für Nutzungen mit intensivem Güterverkehr im kantonalen Richtplan Entwicklungsstandorte auszuscheiden seien, dass solche Nutzungen durch die Bahn zu erschliessen seien und dass sie sich in der Nähe eines Auto-bahnanschlusses befinden müssten. Die Zielsetzung 864 aus dem Strategiekapitel schreibe lediglich vor, dass für die im kantonalen Richtplan bereits ausgeschiedenen Standorte - gemeint sind wohl die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) - die genannten Kriterien gelten sollen. Dieser Zielset-zung folge kein Massnahmenblatt, aus welchem konkretere Festlegungen zu entnehmen wären. Mit dem vorliegenden Entwurf für die Richtplananpassungen '22 ändert sich diese vor Jahresfrist im Genehmigungsentscheid des AGR vertretene Haltung grundlegend: Mit dem neuen Massnahmenblatt 8_03 «Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnen» soll die Ansiedlung von grossen Logistiknutzungen auf geeignete Räume gelenkt werden. Konkret sollen neue grosse Lo-gistiknutzungen zukünftig nur noch in hierfür geeigneten Räumen entstehen, welche über einen guten Anschluss ans übergeordnete Verkehrsnetz verfügen und bereits in einer Bauzone liegen (Hinweis: Im RGSK sind	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Vorranggebiete solche, die noch nicht eingezont sind; eine einheitliche Begrifflichkeit wäre wünschbar). Dabei wird unterschieden zwischen den so genannten Gunstlagen - ein weitver-zweigtes, grösstenteils zusammenhängendes Gebiet, welches grosse Teile des dicht besiedelten Gebiets des Kantons abdeckt - und konkreten Standorten innerhalb dieser Gunstlagen. Bei den Standorten wird gemäss dem Entwurf des Massnahmenblatts zusätzlich differenziert zwischen Gebie-ten mit bestehender (zu sichernder) Logistiknutzung und solchen, welche sich für neue oder zusätzli-che Logistiknutzungen eignen. Im Entwurf des Massnahmenblatts B_03 ist eine Liste mit zwölf Standorten enthalten, geordnet nach Typ resp. differenziert nach Koordinationsstand. Der Standort Roggwil Brunnmatt/Gsteigmatt wird da-bei als «neue l zusätzliche Logistiknutzung» bezeichnet und mit dem Koordinationsstand Festsetzung (Brunnmatt) resp. Zwischenergebnis (Gsteigmatte) versehen. Angesichts der durch den Kanton ge-nehmigten Nutzungsplanung für das Areal und der Qualifizierung als «Vorhaben von gesamtkantona-ler Bedeutung mit hoher Wichtig- und Dringlichkeit» irritiert die Bezeichnung als «neue / zusätzliche Logistiknutzung » resp. die Gleichsetzung mit Standorten, bei denen - soweit bekannt - aktuell weder Nutzungsabsichten bestehen, geschweige denn entsprechende Nutzungsplanverfahren laufen oder gar erstinstanzlich genehmigt sind. Zwar wird dem Planungsfortschritt mit dem Koordinationsstand Festsetzung entsprochen, dennoch würde man erwarten, dass in diesem Fall - und wohl auch im Fall des Emmeparks Utzenstorf- eine eigene (Unter-)Kategorie geschaffen wird oder mindestens ein ent-sprechender Vermerk ergänzt wird. Zudem wird in den «Grundsätzen zur Ausscheidung von Vor-ranggebieten für Logistiknutzungen» nicht explizit auf diese beiden Fälle eingegangen: der Koordina-tionsstand Festsetzung wird hier blass für «Gebiete mit bestehenden Logistiknutzungen» begründet, nicht jedoch für Standorte, die zwar noch nicht entsprechend genutzt werden, dies aber basierend auf einem kantonalen Interesse und einem laufenden Nutzungsplanverfahren konkret geplant ist. Diese Präzisierung erfolgt erst in den Erläuterungen zu den Richtplananpassungen, welche jedoch nicht In-halt des dereinst genehmigten Richtplans sein werden. Eine entsprechende Ergänzung des Mass-nahmenblatts ist deshalb zwingend notwendig, um allfällige Missverständnisse - bzw. bereits beste-hende Differenzen in der Interpretation der Massnahme (siehe nachfolgend) - zu vermeiden.	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		In den angesprochenen Erläuterungen wird der Standort kurz beschrieben: auch hier fehlt ein Hin-weis, dass die ZPP und damit die Grundlage auf Stufe Nutzungsplanung bereits genehmigt ist (Ver-fügung/Gesamtentscheid vom 1. November 2021), jedoch aufgrund eines laufenden Beschwerdever-fahrens noch nicht in Rechtskraft erwachsen ist. Im Gegenzug wird hier fälschlicherweise erwähnt, dass das «Genehmigungsverfahren der Überbauungsordnung im koordinierten Verfahren» bereits «im Gange» sei. Korrekt ist: Die Überbauungsordnung befindet sich im Entwurfsstadium und wurde noch nicht zur Vorprüfung eingereicht. Dies muss korrigiert werden. Zudem sollte im Steckbrief dekla-riert werden, welches Teilgebiet das westliche (Brunnmatt) und das östliche ist (Gsteigmatte). Die Ergänzung des kantonalen Richtplans - wenngleich im Grundsatz sinnvoll und aus einer überge-ordneten gesamtkantonalen Perspektive auch nachvollziehbar - hat zur Folge, dass die Argumentati-on des AGR als Genehmigungsbehörde im Rahmen des Gesamtentscheids vom 1. November 2021 in wesentlichen Punkten stark relativiert - wenn nicht gar entkräftet wird: Im Widerspruch zur Aussa-ge in den Erwägungen der Genehmigungsverfügung wird das Areal Brunnmatt durch die Aufnahme in die Liste im Massnahmenblatt als «grosse Logistiknutzung» und als «güterverkehrsintensive Einrich-tung» qualifiziert, wodurch der Standort faktisch als richtplanpflichtig im Sinne von Art. 91 b Abs. 1 Bst. a BauV gilt. Es ist wohl davon auszugehen, dass die im Richtplan neu vorgesehene Differenzierung zwischen verkehrsintensiven und güterverkehrsintensiven Vorhaben dereinst auch in der Bau-verordnung entsprechend übernommen wird und sich daraus die Richtplanpflicht ergeben wird. m neuen Massnahmenblatt resp. in den Erläuterungen wird zwar nicht explizit eine Richtplanpflicht für solche Logistiknutzungen statuiert; der Zweck liegt in der Sicherung der geeigneten Lagen und nicht in der Beschränkung möglicher Standorte. Dennoch kann namentlich die erwähnte Möglichkeit, dass Gemeinden, Regionen und kantonale Stellen «Antrag für die Neuaufnahme als Vorranggebiet für Logistiknutzungen» stellen können und diese Areale gewisse Kriterien erfüllen müssen, als Richt-planpflicht interpretiert werden. Es kommt deshalb alles andere als überraschend, dass die Be-schwerdeführenden nach Veröffentlichung des Entwurfs der Richtplananpassungen mittels Eingabe ans Rechtsamt DIJ dargelegt haben, dass der Kanton mit der Aufnahme des Teilperimeters Brunn-matt als Festsetzung in den kantonalen Richtplan die Richtplanpflicht anerkenne.	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die Auswirkungen dieses Widerspruchs sind umso gravierender, da beide Dokumente - die Geneh-igungsverfügung zur ZPP und der Entwurf der Richtplananpassungen - aus demselben Amt stam-men und somit nicht von einem Missverständnis oder einer mangelhaften Kommunikation amtsintern ausgegangen werden kann: Sowohl die für den Richtplan zuständige Abteilung Kantonsplanung im AGR (anhand einer Kopie der Genehmigungsverfügung) als auch die zuständige Direktion für Inneres und Justiz (via Beschwerdeverfahren) sind über die Planung Brunnmatt und die entsprechenden Ver-fahren und Rechtshändel im Bilde. In der erwähnten Eingabe der Beschwerdeführenden vom 29. September 2022 ist in diesem Zusammenhang denn auch die Rede von widersprüchlichem Ver-halten des Kantons resp. dem entsprechend geltenden Verbot. Angesichts der Bedeutung des Vorhabens sowohl für die Gemeinde als auch für den Kanton fordert die Gemeinde folgende Anpassungen im Massnahmenblatt B_03 resp. in den entsprechenden Erläu-terungen: - Im Massnahmenblatt ist klar zu deklarieren, dass es sich beim (Teil-)Gebiet Brunnmatt um einen Standort mit genehmigter Nutzungsplanung handelt (bspw. anhand eines weiteren «Typs» von Standorten oder allenfalls mittels einer Fussnote). Zudem ist im Abschnitt «Grundsätzen zur Aus-scheidung von Vorranggebieten für Logistiknutzungen» explizit zu erwähnen resp. zu begründen, weshalb für das Teilgebiet Brunnmatt eine Festsetzung gilt (analog zur entsprechenden Passage in den Erläuterungen in Ziff. 3.2.1 unter «Festsetzungen»). - Im Massnahmenblatt ist festzuhalten resp. zu präzisieren, dass die Massnahme keine Richtplan-pflicht für Logistikstandorte wie des Areal Brunnmatt begründet, sondern bloss als Mittel zur lang-fristigen resp. vorausschauenden Sicherung solcher Standorte dient. Andernfalls ist das Teil-Gebiet Brunn matt aus der Liste zu streichen. - Die Erläuterungen in Ziff. 3.2.2.5 sind dem effektiven Planungsstand entsprechend zu korrigieren und es ist explizit zu erwähnen, dass die ZPP durch das AGR genehmigt wurde. Zudem ist hier zu ergänzen, dass es sich gemäss dem Regierungsratsbeschluss vom 30. Oktober 2019 um ein «Vorhaben von gesamtkantonaler Bedeutung mit hoher Wichtig- und Dringlichkeit» handelt. - Aufgrund der Qualifizierung der laufenden Planung als «Vorhaben von gesamtkantonaler Bedeu-tung mit hoher Wichtig- und Dringlichkeit» sind die konkreten	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Formulierungen in Kooperation mit der kantonalen Wirtschaftsförderung zu erarbeiten resp. mit dieser zu konsolidieren. - Zuhanden der Gemeinde resp. der Lidl Schweiz AG ist schriftlich zu bestätigen, dass das AGR und die weiteren involvierten kantonalen Stellen unverändert am Vorhaben in der Brunnmatt festhalten werden und die Anpassung des Richtplans explizit nicht als Neubeurteilung der entsprechenden Planung zu verstehen ist. Aufgrund der kantonalen Bedeutung des Vorhabens und angesichts des laufenden Beschwerdever-fahrens erwarten wir, dass unsere Anträge vollumfänglich umgesetzt werden und hoffen, dass der mutmasslich bereits entstandene Schaden für das Vorhaben auf diese Weise behoben werden kann. Für ein klärendes Gespräch stehen wir gerne zur Verfügung. **Begründung** -	
52273	zofingenregio 4800 Zofingen	**Antrag / Bemerkung** Raumplanerische Folgerungen zur Festlegung des Vorranggebiets Roggwil im Richtplan: Dass das Vorranggebiet Roggwil sich ausschliesslich für schienenbezogene Logistiknutzungen eignet, muss sich in den Festlegungen im Richtplan und in den dem Richtplan nachgelagerten Verfahren niederschlagen. Beispielsweise könnte der Festlegung im kantonalen Richtplan mittels Fussnote angemerkt werden, dass sich Vorhaben am Standort Roggwil auf den Schienengüterverkehr fokussieren müssen, und dass Auflagen für die Nutzungsplanung gelten (zum Beispiel Modalsplitziele, Auflagen zur Anzahl täglichen LkW-Fahrten nach Himmelsrichtung, Auflagen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit in den durchfahrenen Ortschaften). Beurteilung aus Sicht von zofingenregio: Der Kanton Bern hat im Rahmen der Genehmigung der Teilrevision der Nutzungsplanung der Gemeinde Roggwil mehrfach ausführlich dargelegt, warum das Vorhaben in Roggwil keiner Grundlage im kantonalen Richtplan bedürfe. Nun, zwei Jahre später, kommt der Kanton Bern zu einem gegenteiligen Schluss, wie der Blick in die Unterlagen der Mitwirkung zeigt. Auch wenn dieses Vorgehen des AGR den Grundsatz von Treu und Glauben verletzt (widersprüchliches staatliches Verhalten ist verboten), begrüsst zofingenregio, dass der Kanton Bern ein Richtplanverfahren initiiert, um	**Schlagworte** Schiene, Modalsplit, Nachbarkanton **Bemerkung** Die vorgeschlagenen, weitergehenden Formulierungen werden nicht übernommen. Im Massnahmenblatt wird jedoch die Nutzung des Gleisanschlusses verschärft formuliert: "Bestehende Anschlussgleise müssen, wenn möglich, genutzt werden." Zudem werden im Massnahmenblatt B_10 die bestehenden Anschlussgleise als Ausgangslage aufgenommen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		die grundsätzliche Eignung des Standorts Roggwil zu prüfen und die Festlegungen mit den Nachbarkantonen abzustimmen. Logistiknutzungen und Schwerverkehr sind Themen, mit denen sich die Gemeinden von zofingenregio schon lange beschäftigen. Diese Nutzungen gehören zu unserer Region und prägen sie. Deshalb haben sich die Gemeinden von zofingenregio darauf geeinigt, dass für die Neuansiedlung von Logistikbetrieben klare Rahmenbedingungen gelten sollen. Diese Rahmenbedingungen schliessen die Logistik nicht aus, sondern lenkt sie an geeignete Standorte und gestaltet sie verträglich für die Bevölkerung. Gemäss des Entwicklungsmoduls 1 koordinierte Raumentwicklung sollen neue Logistiknutzungen, die Schwerverkehr erzeugen, ausschliesslich an Standorten entstehen, die direkt ab der Autobahn erschlossen werden können, so dass sie keine Wohngebiete beinträchtigen. Diesem Grundsatz sollen nach Möglichkeit auch etwaige Logistiknutzungen im Vorranggebiet Roggwil entsprechen, die zwar ausserhalb des Verbandsgebiets von zofingenregio liegen, deren Auswirkungen aber die Gemeinden und die Bevölkerung von zofingenregio massgeblich beeinträchtigen. Wie im Kapitel Raumplanerische Folgerungen zur Festlegung des Vorranggebiets Roggwil im Richtplan dargelegt wurde, erwartet zofingenregio, dass sich die Erkenntnisse des Kantons Bern zur Eignung des Vorranggebiets Roggwil im Kantonalen Richtplan niederschlagen, bzw. dort verbindlich abgehandelt werden. Entsprechend formuliert zofingenregio folgende Anträge: 1. Auf Stufe Richtplan ist verbindlich festzuhalten, dass sich das Vorranggebiet Roggwil und die Festlegungen Nr. 5 ausschliesslich für Nutzungen eignen, die einen hohen Schienengüterverkehrsanteil aufweisen. 2. Aus dem Richtplan muss verbindlich hervorgehen, dass für das Betreiben von Logistik im Vorranggebiet Nr. 5 Roggwil folgende Auflagen für die nachgelagerten Verfahren (Nutzungsplanung/Sondernutzungsplanung) gelten: a. Die Beschaffungslogistik von Nutzungen am Standort Roggwil muss mindestens zu 60 % (Volumen) über die Bahn erfolgen.	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		b. Die Verteilung der Güter aus dem Vorranggebiet Nr. 5 Roggwil erfolgt ab einer Distanz von 60 Kilometern mit der Bahn. c. Die Anzahl der täglichen LkW-Fahrten aus und in Richtung Autobahnanschluss Reiden darf höchstens 70 Fahrten betragen. d. Die Anzahl der täglichen LkW-Fahrten aus und in Richtung Autobahnanschluss Rothrist darf höchstens 100 Fahrten betragen. e. Logistikbetriebe, die sich im Vorranggebiet Nr. 5 Roggwil ansiedeln zeigen auf, mit welchen Massnahmen auf der Strecke Roggwil bis zur Autobahn die Verkehrssicherheit vollumfänglich gewährleistet wird. f. Mit Inbetriebnahme der Umfahrung Aarwangen erfolgt die Erschliessung des Vorrangebiets Nr. 5 Roggwil für den Schwerverkehr über den Autobahnanschluss Niederbipp. Ausnahme sind Transporte Richtung Zentralschweiz/Tessin. 3. Die noch nicht rechtskräftige Zonenplan- und Baureglementsänderung "Brunnmatt" in Roggwil steht im Widerspruch zu den im Rahmen des Richtplanverfahrens gewonnenen Erkenntnissen; entsprechend ist die Zonenplan- und Baureglementsänderung "Brunnmatt" zu überarbeiten und auf die gewonnenen Erkenntnisse abzustimmen. Aus den zur Mitwirkung aufliegenden Unterlagen geht klar hervor, dass Logistik am Standort Roggwil nur verträglich und nachhaltig betrieben werden kann, wenn ein Grossteil der Waren über die Schiene an- und ausgeliefert wird. zofingenregio bedankt sich beim Kanton Bern, dass er diese Erkenntnisse aus dem Richtplanverfahren ernst nimmt und der betroffenen Gemeinde am Standort Roggwil entsprechende Rahmenbedingungen für die Nutzungsplanung setzt. **Begründung** Zur Vorgeschichte und Ausgangslage s. Stellungnahme von zofingenregio. Der Kanton Bern hat akkurat und transparent den Nachweis erbracht, dass sich das Vorranggebiet Roggwil für neue Logistiknutzungen, die den vorhandenen Gleisanschluss im Rahmen seiner Kapazität nutzen, eignet. Ebenso klar hat der Kanton Bern den Nachweis erbracht, dass sich das Vorranggebiet Roggwil für Logistiknutzungen, die den Gleisanschluss nicht oder nur in untergeordnetem Umfang benutzen, nicht	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		eignet. Denn die Autobahn ist zu weit entfernt und die Kapazitätsreserven der Strasseninfrastruktur beurteilt der Kanton Bern und auch die Branche der Logistikbetreibenden als schlecht. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat die Gelder zur Realisierung der Verkehrssanierung Aarwangen am 9. Juni 2022 gesprochen. Mit Inbetriebnahme der Umfahrung Aarwangen (voraussichtlich 20301) wird das Vorranggebiet Roggwil für den Schwerverkehr direkt und ohne Durchfahren grösserer Ortschaften ab der Autobahn erreichbar sein	
49303	Einwohnergemeinde Oberbipp	**Antrag / Bemerkung** Regionalkonferenz Oberaargau durch Verein Region Oberaargau ersetzen (Kap. 3.2.2.7 und 3.2.2.10) **Begründung** Der Oberaargau verfügt nicht über eine Regionalkonferenz	**Schlagworte** RGSK **Bemerkung** Der Erläuterungsbericht wird entsprechend angepasst. **Beurteilung** berücksichtigt
49276	zofingenregio 4800 Zofingen	**Antrag / Bemerkung** siehe Stellungnahme zofingenregio in der angefügten Datei **Begründung** siehe Stellungnahme zofingenregio in der angefügten Datei	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
B_03: Standort Utzenstorf, Emmepark Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
49415 49414	(1) Wassermatten AG 3428 Wiler (2) Wassermatten AG 3428 Wiler	**Antrag / Bemerkung** (1) Das Gebiet Emmepark ist nicht geeignet für Logistik. Die Planung basiert auf falschen Grundlagen Logistik muss auf diesem Gebiet ausgeschlossen werden. Das Gebiet Emmepark darf gar nicht in die Planung einbezogen werden. (2) Das Gebiet Emmepark ist nicht geeignet als Logistik Standort - Es darf nicht als Logistik Standort verwendet werden! **Begründung**	**Schlagworte** Schiene, Konflikt, Koordinationsstand **Bemerkung** Beim Emmepark handelt es sich um eine rechtskräftig eingezonte Bauzone. In der Bauzone besteht ein Rechtsanspruch auf eine bestimmungsgemässe Nutzung. Der nördliche Teilperimeter verbleibt als Vorranggebiet mit dem Koordinationsstand Festsetzung. Für die Realisierung des Vorhabens von digitec/galaxus sowie der Post sind keine neuen Strassen notwendig.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		(1) Als Begründung für die Eignung des Gebiets als Logistik wird die Anbindung an die Schiene angegeben und dass es bereits ein Logistik Standort sei. - Es gibt noch keine Baubewilligung für das bestehende Projekt Nord und es ist mit Einsprachen bis zum Bundesgericht zurechnen. Verzögerungen von Jahren sind zu erwarten. - Die Behauptung es sei bereits ein Logistik-Standort, ist somit eine Lüge. Die Planung basiert somit auf unzulässigen Grundlagen und das Gebiet Emmepark darf gar nicht in die Planung mit einbezogen werden. (2) Im Kapitel B2 sind Grundsätze festgehalten wie bei der Planung vorzugehen ist. Diese Grundsätze sind sehr gut und auch klar. "Lenkung .....auf guterschlossenen Gebiete" "prioritär auf kostengünstige…" "den Boden haushälterisch nutzen" Alle diese Grundsätze werden beim Emmepark verletzt. - es muss eine neue Erschliessungsstrasse erstellt werden. damit ist belegt, dass das Gebiet nicht erschlossen ist! - die Länge der Strasse beträgt ca. 6km bei 10 m Breite sind das 6ha. womit belegt ist, dass nicht haushälterisch mit dem Boden umgegangen wird. - die Kosten dürften 150 Mio CHF übersteigen (25'000.- / m Strasse) was betriebswirtschaftlich keinen Sinn macht. wegen der Limitierung der Begründung gibt es eine 2 Rückmeldung	**Beurteilung** nicht berücksichtigt
49416	Wassermatten AG 3428 Wiler	**Antrag / Bemerkung** Das Gebiet Emmepark wird nicht als Verkehrsintensives Vorhaben eingestuft. Das ist falsch - Logistik ist verkehrsintensiv. **Begründung**	**Bemerkung** Die beiden Vorhaben digitec/galaxus und Post sind gemäss Bauverordnung Art. 91e ff. kein Verkehrsintensives Vorhaben (ViV); dazu wären im Jahresdurchschnitt 2'000 oder mehr Fahrten pro Tag nötig. Als eine Fahrt gilt jede Zu- und jede Wegfahrt mit Personenwagen. Nicht mitgezählt werden Zulieferfahrten. Die

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die zukünftigen Betreiber geben selbst zu, dass maximal 10% der Güter mit der Schiene Transportiert werden. Es sei technisch nicht möglich Zustellzeiten von 24h zu erreichen, wenn die Schiene mit einbezogen wird - 24 h sind aber die Anforderung im Online-Handel. Bei der Anbindung an die Schiene handelt es sich somit um ein Scheinargument um den ungeeigneten Standort zu rechtfertigen! Die Mitarbeiter werden wohl eher unregelmässige Arbeitszeiten haben, womit der ÖV als Transportmittel ungeeignet ist - auch das ein weiteres Scheinargument.	Möglichkeiten des Anschlussgleises werden im Rahmen der Räumlichen Abstimmung für das Gesamtareal (Massnahme R_12) geprüft. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
47994	Einwohnergemeinde Utzenstorf	**Antrag / Bemerkung** Der Aufnahme des Standorts (Teil Nord) als Vorranggebiet für Logistiknutzungen wird nur für diejenige Fläche zugestimmt, welche durch die aktuell hängigen Baugesuche der Digitec Galaxus AG und der Post Immobilien AG beansprucht wird. Der östliche Teil Nord und der Teil Süd ist auf eine Vororientierung zurückzustufen. **Begründung** Teil Nord: Die Aufnahme des Emmeparks Landshut als Vorranggebiet für Logistiknutzungen wird nur im Hinblick auf den westlichen Bereich des Teils Nord zugestimmt. Die Gemeinde unterstützt primär die Bemühungen der Post und von Digitec Galaxus für die Realisierung der bislang geplanten Vorhaben. Östlicher Bereich des Teils Nord und Teil Süd: Weitere Logistiknutzungen werden grundsätzlich nicht angestrebt. Falls die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) jedoch die Möglichkeit für eine Erschliessung aufzeigt, welche zu keiner Mehrbelastung der Ortsdurchfahrt von Utzenstorf führt, steht die Gemeinde vielfältigen verkehrsintensiveren Arbeitsnutzungen auch im Teil Süd offen gegenüber. Die räumliche Abstimmung entspricht allerdings noch nicht dem Koordinationsstand Zwischenergebnis: Die ZMB ist ein laufendes Verfahren; weder die grundsätzliche Realisierbarkeit einer Erschliessungslösung noch deren Finanzierung ist gewährleistet. Es sind noch nicht einmal alle zur Prüfung stehenden Varianten bekannt, es bestehen also erst grobe Vorstellungen zum Vorhaben. Die Aufnahme als Zwischenergebnis kommt für die Gemeinde erst in Frage, wenn eine plausible Lösung bestimmt wurde.	**Schlagworte** Koordinationsstand **Bemerkung** Mit Blick auf die noch offenen Ergebnisse der Räumlichen Abstimmung (Massnahme R_12) wird für den südlichen Arealteil des Emmeparks der Koordinationsstand bezüglich Logistik auf eine Vororientierung zurückgestuft. Der Koordinationsstand des östlichen Teils im Arealteil Nord wird aufgrund der erfolgten räumlichen Abstimmung im RGSK 2017/2021 und der umfangreichen Vorarbeiten (Festlegungen, UVP und Verkehrsmassnahmen) als Festsetzung beibehalten. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Hinweis: Im Erläuterungsbericht wird darauf verwiesen, dass die Koordinationsstände auf die Festsetzung im regionalen Richtplan RGSK abgestimmt sind. Diese Herleitung hinkt insofern, als der Eintrag im RGSK nicht als Logistikstandort erfolgt ist, sondern als Schwerpunkt Arbeiten. Der Eintrag ist noch erfolgt mit dem Ziel, das Areal als ESP Arbeiten im kantonalen Richtplan zu verankern. Die Ziele in einem Schwerpunkt Arbeiten/ESP Arbeiten stehen jedoch jenen in dem neu konstruierten Massnahmenblatt für Logistiknutzungen fast schon diametral entgegen, in ESP Arbeiten sind Logistiknutzungen explizit unerwünscht.	
49436	Genossenschaft Migros Aare Direktion Real Estate 3321 Schönbühl	**Antrag / Bemerkung** Die Genossenschaft Migros Aare stimmt dem Massnahmenblatt B_03 mit der Festlegung des Standorts Emmepark Utzenstorf als ein Vorranggebiet für Logistiknutzungen grundsätzlich zu, sofern aus dieser Massnahme keine Pflicht entsteht, künftig ausschliesslich Logistiknutzungen an diesem Standort anzusiedeln. Im Massnahmenblatt B_03 ist somit für Vorranggebiete Logistik klarzustellen, dass innerhalb der Festlegung der baulichen Grundordnung nebst Logistik- auch weitere Arbeitsnutzungen zulässig sind respektive bleiben. **Begründung** Das Massnahmenblatt äussert sich nicht klar dazu, ob in den Vorranggebieten für Logistiknutzungen auch andere Arbeitsnutzungen zulässig bleiben. Im Moment ist das Emmepark Gebiet einer Arbeitszone A1 zugewiesen, so dass verschiedene Arten von gewerblich-industriellen Nutzungen (namentlich Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen) möglich sind. Das Massnahmenblatt zielt auf Logistiknutzungen ab, klärt aber zu wenig deutlich, dass die Grundnutzung der Arbeitsnutzung im breiteren Sinn zulässig bleibt. Im Arealteil Nord sind momentan zwei Baugesuche hängig, die im Wesentlichen Logistiknutzungen umfassen. Diesbezüglich stützen sich die Gesuche auf die Entscheide im massgebenden RGSK. Der Kantonale Richtplan darf nicht im Wiederspruch dazu stehen. Es sollen durch die Massnahme auch keine Unklarheiten darüber geschaffen werden, dass die aktuellen Baugesuche richtig und für den Standort passend sind. Die Genossenschaft Migros Aare stimmt der Einschätzung des Kantons Bern zu, dass das Areal grundsätzlich für Logistikvorhaben geeignet ist und auch Entwicklungspotential in dieser Hinsicht aufweist. Mit der Unterteilung in die Arealteile Nord und Süd mit den	**Bemerkung** Das Massnahmenblatt wurde präzisiert bezüglich logistikfremder Nutzungen. **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		entsprechenden Koordinationsständen Festsetzung und Zwischenergebnis ist sie ebenfalls einverstanden. Sie erachtet diese Festlegungen in Übereinstimmung mit dem Massnahmenblatt R_12 und den Festlegungen im RGSK als recht- und zweckmässig, solange Arbeitsnutzungen im umfassenden Sinn weiterhin möglich bleiben. Die Genossenschaft Migros Aare unterstützt, dass das Gebiet Emmepark als Vorranggebiet für Logistiknutzungen im übergeordneten Interesse des Kantons ist.	
48212	Gemeinde Bätterkinden	**Antrag / Bemerkung** Diese Massnahme wird abgelehnt. **Begründung** Der Gemeinderat Bätterkinden stellt fest, dass mit der neuen Massnahme B_03 der Emmepark Utzenstorf (ehemaliges Areal der Papierfabrik) als Logistikstandort bezeichnet werden soll. Damit würde dem vorhandenen Potenzial des Emmeparks, so steht geschrieben, Rechnung getragen. Gestützt auf die Interessenabwägungen der räumlichen Abstimmung wurde im August 2020 der nördliche Arealteil als regionaler Arbeitsschwerpunkt festgesetzt. In einer ersten Etappe soll dieser Teil nun mit einem Betriebs- und Lagergebäude von Digitec Galaxus AG und einem Regionalen Paketzentrum für PostLogistics bebaut werden. Bereits jetzt zeigt sich, dass schon diese Phase aufgrund des zu erwartenden Verkehrs Probleme und Widerstand erzeugt. Diese Fragestellungen der ersten Phase sollen zuerst gelöst werden, bevor neue Massnahmen mit verkehrstechnisch noch anspruchsvolleren Anforderungen getroffen werden.	**Bemerkung** Mit Blick auf die noch offenen Ergebnisse der Räumlichen Abstimmung (Massnahme R_12) wird für den südlichen Arealteil des Emmeparks der Koordinationsstand bezüglich Logistik auf eine Vororientierung zurückgestuft. Für das Gesamtareal erfolgt die Räumliche Abstimmung gemäss der Massnahme R_12 auch über die Regions- und Kantonsgrenzen hinweg. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48932	Aefligen	**Antrag / Bemerkung** Eine räumliche Abstimmung im Richtplan mit der neuen Massnahme (R_12) erscheint unumgänglich. Auf die Aufnahme des Standorts Nr. 6 Utzenstorf, Emmepark in die Massnahme Richtplan B_03 Gunstlagen und Vorranggebiete Lo-gistiknutzungen sei auf Grund der Auswirkungen auf den lokalen Verkehr zu verzichten. **Begründung** Bisher erfolgte die räumliche Abstimmung für den Arealteil Nord über das RGSK der Regionalkonferenz Emmental, eine Umweltverträglichkeitsprüfung sowie Verkehrsmassnahmen. Für die anstehende räumliche Abstimmung soll im Richtplan eine neue Massnahme geschaffen werden (R_12).	**Bemerkung** Mit Blick auf die noch offenen Ergebnisse der Räumlichen Abstimmung (Massnahme R_12) wird für den südlichen Arealteil des Emmeparks der Koordinationsstand bezüglich Logistik auf eine Vororientierung zurückgestuft. Der Koordinationsstand des östlichen Teils im Arealteil Nord wird aufgrund der erfolgten räumlichen Abstimmung im RGSK 2017/2021 und der umfangreichen Vorarbeiten (Festlegungen, UVP und Verkehrsmassnahmen) als Festsetzung beibehalten. Für das Gesamtareal erfolgt die Räumliche Abstimmung gemäss der Massnahme R_12 auch über die Regions- und Kantonsgrenzen hinweg.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Weiter soll die bestehende Massnahme im Richt-plan B_03 Gunstlagen und Vorranggebiete Logistiknutzungen um den Standort Nr. 6 Utzenstorf, Emmepark erweitert werden. Damit ein Vorranggebiet den Koordinationsstand Festsetzung erlangt, müssen Verkehrsgrundlagen erstellt und detaillierte Abklärungen durchgeführt werden, damit die für die Realisierung eines Vorhabens nötigen Verkehrskapazitäten auf Strasse und Schiene vorhanden sind sowie eine umweltverträgliche Nutzung möglich ist. Bestehende Anschlussgleise sollen, wenn möglich, genutzt werden. Zudem muss die Logistiknutzung auch mit den übrigen Nutzungen und Interessen im Raum abgestimmt werden. Damit eine Festsetzung erreicht wer- den kann, soll wie angekündigt eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt werden. Von der Entwicklung auf dem Gebiet Emmepark wird im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen mit grossen Bedenken Kenntnis genommen. Eine Aufnahme gemäss Mitwirkungsauflage des Standort Nr. 6 Utzenstorf, Emmepark als Massnahme im Richtplan (B_03 Gunstlagen und Vorranggebiete Logistiknutzungen) wird als sehr kritisch für die bestehende Verkehrsinfrastruktur eingestuft. Der Gemeinderat Aefligen hat sich bereit erklärt in den Gremien (Zweckmässigkeitsbeurteilung) mitzuwirken und seine Interessen einzubringen. Für die Gemeinde Aefligen ist der Punkt Verkehr auf der Kantonsstrasse Kirchberg-Utzenstorf ausschlaggebend. Die Ausfahrt (bei Industrie Neuhof Linotex) wird klar bemängelt und ist anzupassen. Ein allfälliges Dosiersystem (z. B. Ampel) ist einzuführen, allenfalls auch zusätzlich eine separate Abbiegespur in Richtung Utzenstorf und Kirchberg. Das Verkehrsaufkommen ist schon jetzt kaum mehr tragbar und wird durch die gemäss Richtplan angestrebte Entwicklung (Schaffung Logistikschwerpunkt) künftig zunehmen.	**Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48480 49394 49395 49399	(1) Amt für Raumplanung Kanton Solothurn (2) Privatperson 3428 Wiler b. Utzenstorf (3) Privatperson 3428 Wiler b. Utzenstorf	**Antrag / Bemerkung** (1) Anpassung des Koordinationsstands für den Arealteil Nord: Zwischenergebnis statt Festsetzung. (2) Arealnummer 6, Utzenstorf Emmepark ist nicht als Gunstlage und Vorranggebiet für Logistiknutzungen aufzunehmen bzw. nicht für den nördlichen Teil festzusetzen. (3) Arealnummer 6, Utzenstorf Emmepark ist nicht als Gunstlage und Vorranggebiet für	**Bemerkung** Mit Blick auf die noch offenen Ergebnisse der Räumlichen Abstimmung (Massnahme R_12) wird für den südlichen Arealteil des Emmeparks der Koordinationsstand bezüglich Logistik auf eine Vororientierung zurückgestuft. Der Koordinationsstand des östlichen Teils im Arealteil Nord wird aufgrund der erfolgten räumlichen Abstimmung im RGSK 2017/2021 und der umfangreichen Vorarbeiten (Festlegungen, UVP und Verkehrsmassnahmen) als Festsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
49411 50512 49420	(4) Privatperson 3428 Wiler b. Utzenstorf (5) Privatperson 3428 Wiler (6) Gemeinde Wiler bei Utzenstorf (7) Wassermatten AG 3428 Wiler	Logistiknutzungen aufzunehmen bzw. nicht für den nördlichen Teil festzusetzen. (4) Arealnummer 6, Utzenstorf Emmepark ist nicht als Gunstlage und Vorranggebiet für Logistiknutzungen aufzunehmen bzw. nicht für den nördlichen Teil festzusetzen. (5) Es ist darauf zu verzichten, diesen Standort als Gunstlage und Vorranggebiet für Logistiknutzungen in die Planung aufzunehmen. (6) Der Standort Utzenstorf, Emmepark (Nord) ist im Koordinationsstand Zwischenergebnis in den Richtplan aufzunehmen. (7) für Logistik nicht geeignet. es ist ein geeigneter Ersatzstandort zu finden, damit dem Kanton und der Gemeinde Utzenstorf kein Schaden entsteht durch Schadensersatz-Forderungen und/oder Steuerausfälle **Begründung** (1) Für den Standort Utzenstorf, Emmepark Teil Nord besteht bereits ein konkretes Vorhaben mit Schwerpunkt Logistik (Verteilzentrum), das erhebliche Auswirkungen auf die Nachbargemeinden im Kanton Solothurn haben wird. Um die Autobahn A1 zu erreichen werden viele der LKW ab Utzenstorf via Gerlafingen zum Autobahnanschluss Kriegstetten resp. umgekehrt fahren. Dies belastet die Ortsdurchfahrt von Gerlafingen (DTV bereits heute bei circa 12'000 Fahrzeugen) stark. Damit verbunden sind unter anderem negative Auswirkungen auf Sicherheit und Komfort des Fuss- und Velo-verkehrs sowie Lärm- und Luftemissionen. Deshalb wurden seitens der Gemeinde Gerlafingen wesentliche Vorbehalte gegenüber der neuen Nutzung des Areals der Papierfabrik geäussert. Diese Vorbehalte werden durch den Kanton Solothurn geteilt. Angesichts der Lage ausserhalb des Agglomerationsraums und der bestehenden Erschliessungsdefizite stellen wir die Eignung des Standorts für eine Nutzung mit hoher Fahrtenzahl grundsätzlich infrage. Aus unserer Sicht stützen die Erläuterungen im Bericht unsere Vorbehalte: Der Standort Utzenstorf übertrifft mit einem Eignungsgrad von 0.56 nur knapp den geforderten Mindestkoeffizienten von 0.55 und weist eine eher grosse Distanz zur Autobahn, mit Siedlungsquerung, auf. Es ist daher für uns nicht nachvollziehbar, weshalb ausgerechnet derjenige neue Standort mit dem schlechtesten Eignungsgrad aller Standorte, als Festsetzung in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden soll, während die meisten anderen neuen Standorte, aufgrund	beibehalten. Für das Gesamtareal erfolgt die Räumliche Abstimmung gemäss der Massnahme R_12 auch über die Regions- und Kantonsgrenzen hinweg. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		der noch erforderlichen Abklärungen, als Zwischenergebnis oder Vororientierung aufgenommen werden. Vor einer Festsetzung des Teils Nord als Standort für Logistiknutzungen müssen die grundlegenden Fragen zur Verkehrserschliessung des gesamten Areals in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn geklärt werden. Aufgrund der ungeklärten Fragen ist aus unserer Sicht die Aufnahme beider Areale (Teil Nord und Teil Süd) im Stand «Zwischenergebnis» angezeigt. Bereits in einem früheren Stadium hat der Kanton Solothurn einen engen Einbezug kantonaler und kommunaler Stellen in die Planung der verkehrlichen Erschliessung verlangt. Wir gehen davon aus, dass dies mit Vertretungen in verschiedenen Gremien der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) MIV gewährleistet ist und erwarten, dass den Anliegen des stark betroffenen Kantons Solothurn das nötige Gewicht beigemessen wird. (2) Die Wiedereinstufung als raumplanerisch begünstigtes Areal erfolgte erst mit der Bekanntwerdung der Pläne der Migros Aare. Im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) vom November 2016 wurde das Papieriareal von einem regionalen Arbeitsschwerpunkt entlassen und zu einer normalen Bauzone zurückgestuft. Erst mit dem Kauf des Areals durch Migros Aare wurde das Areal im RGSK vom Januar 2020 wieder zurück zu einem regionalen Arbeitsschwerpunkt eingestuft. Das Areal ist im aktuellen kantonalen Richtplan aber weder als Entwicklungsschwerpunkt noch als strategische Arbeitszone ausgewiesen. Dieser Sachverhalt zeigt eindeutig auf, dass keine raumplanerische Strategie hinter der Festlegung dieses Gebietes steht, sondern reine wirtschaftliche Interessen. Raumplanung darf nicht auf Bedarf eines privaten Grossisten erfolgen, sondern umgekehrt: Der Kanton definiert eine raumplanerische Strategie für Industrie- und Logistiknutzungen und sucht nach deren Festsetzung die Investoren. (3) "Grundsätze zur Ausscheidung von Gunstlagen für Logistiknutzungen: Es werden Lagen bezeichnet, an welchen sich güterverkehrsintensive Einrichtungen befinden, bereits Logistiknutzungen angesiedelt sind und sich die bestehende Verkehrserschliessung inklusive der noch vorhandenen Kapazitäten eignet für Logistiknutzungen." Beim geplanten Emmepark befinden sich keine güterverkehrsintensiven Einrichtungen, noch Logistiknutzungen, noch ist die bestehende Erschliessung für das Gesamtareal ausreichend. Das Areal	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		widerspricht demnach den selbstdefinierten Grundsätzen. (4) Das Areal hat den schlechtesten Eignungswert (0.56) von allen vorgeschlagenen Arealen. Dies überrascht keineswegs, wenn man die örtlichen Gegebenheiten und Strassenverhältnissen in Utzenstorf, Wiler und Gerlafingen kennt. Weiter wird unter 3.2.2.6 wird beschrieben, dass die Bahnkapazität 4 beträgt. Allerdings steht diese Aussage diametral zu den Aussagen der Projektverfasser des nördlichen Areals. Diese teilten mehrmals mit, dass keine Bahnnutzung vorgesehen ist, da keine freien Bahnkapazitäten vorhanden seien. Wir gehen davon aus, dass mit einer tieferen Bewertung der Bahnkapazität der Eignungsgrad unter den Schwellenwert von 0.55 sinken wird. (5) Bereits das Baugesuch Nord vermag nur mit deutlichen Auflagen die Verträglichkeit von Siedlung und Verkehr zu erfüllen und ist noch nicht bewilligt. Für die meisten heutigen Logistiknutzungen ist die Strassenanbindung wesentlich wichtiger als die Schienenerschliessung. Eine ungenügende Anbindung an übergeordnete Strassennetze widerspricht den kantonalen Grundsätzen der Verträglichkeit von Siedlung und Verkehr. Dass nun mit der Erwähnung des Teilgebietes Süd als Gunstlage (wenngleich mit gewissen Vorbehalten) zugleich das Teilgebiet Nord legitimiert wird, ist absolut stossend. Bei der betroffenen Bevölkerung entsteht das Gefühl "was nicht passt, wird passend gemacht". (6) 1.2.1. Vorbemerkungen Die Gemeinde Wiler begrüsst die Bestrebungen, güterverkehrsintensive Vorhaben und Logistiknutzungen an geeignete Standorte zu lenken. Damit reagiert der Kanton Bern nicht zuletzt auf die Vorgabe des RPG, wonach Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im kantonalen Richtplan bedürfen, denn güterverkehrsintensive Nutzungen, namentlich Logistiknutzungen, haben grosse Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt. Aus dieser Optik erscheint grundsätzlich zielführend, im kantonalen Richtplan Gebiete für Logistiknutzungen zu bezeichnen und zu bestimmen, dass grosse neue Nutzungen im Bereich Logistik mit UVP-Pflicht nur innerhalb der bezeichneten Gebiete realisiert werden sollen. Die Bestimmung von Vorranggebieten für Logistiknutzungen orientiert sich an den Ergebnissen der Studie der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK aus dem Jahr 2018. Bei dieser Studie handelt es sich um eine Potenzialanalyse, welche die	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		potenzielle Eignung von Flächen für Logistiknutzungen von überkantonaler Bedeutung untersucht hat. Bei der Untersuchung standen v.a. die Grösse der Fläche und deren Eignung für Logistiknutzungen, d.h. im Wesentlichen Fragen der Verkehrsanbindung, im Vordergrund (BPUK-Studie, Ziffer 3.2 sowie Tabelle 1). Für die Belange des Richtplanes können die Studienergebnisse somit nur für die Frage der grundsätzlichen Eignung massgebend sein, nicht aber für andere Aspekte, die es im Rahmen der Richtplanung ebenfalls zu berücksichtigen gilt. Beim Entscheid über die Aufnahme eines Vorranggebiets für Logistiknutzungen in den kantonalen Richtplan sind daher, wie in den Erläuterungen zur Massnahme B_03 dargelegt, weitere Aspekte zu berücksichtigen. Gemäss den Erläuterungen soll dabei das Kriterium der Verkehrskapazität ein grosses Gewicht haben. Ein Vorranggebiet wird im Koordinationsstand Festsetzung aufgenommen, wenn im Gebiet bereits bestehende grosse Logistiknutzungen von kantonaler Bedeutung bestehen oder wenn im Hinblick auf neue Logistiknutzungen die Verkehrskapazitäten auf Strasse und Schiene vorhanden sind. Nach den Vorgaben des RPG und der RPV erfordern Festsetzungen im Richtplan, dass alle raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Dies umfasst bei der Aufnahme von Vorranggebieten sowohl bei bestehenden als auch bei neuen Logistiknutzungen mehr als nur die Abklärung der Eignung einer Fläche und der vorhandenen Verkehrskapazitäten. Die Auswirkungen von Logistiknutzungen beschränken sich nicht auf den eigentlichen Standort und die Frage, ob das Verkehrssystem die erwarteten Belastungen absorbieren kann. Wegen des generierten Verkehrs — was ja der eigentliche Zweck von Logistiknutzungen ist — sind auch dessen Auswirkungen etwa auf Siedlung und Umwelt zu berücksichtigen, allenfalls auch Auswirkungen auf Landschaft u.dgl. Gemäss den Erläuterungen zur Massnahme B_03 kommt diesen Interessen bei der Wahl des Koordinationsstandes keine Bedeutung zu. In methodischer Hinsicht genügt dieses Vorgehen nicht. Eine Festsetzung im kantonalen Richtplan erfordert die umfassende Koordination aller Interessen. 1.2.2. Standort Utzenstorf, Emmepark In den Erläuterungen zum Standort Emmepark in der Gemeinde Utzenstorf ist festgehalten, dass das Gebiet vom RGSK 2021 als Arbeitsschwerpunkt bezeichnet ist, dass im	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		nördlichen Teilperimeter ein Baugesuch für eine Logistiknutzung besteht und dass die Strassenkapazitäten für diese Nutzung ausreichend sind. Deshalb und aufgrund der bestehenden Erschliessung wird der nördliche Teilperimeter als Vorranggebiet für eine Logistiknutzung im Koordinationsstand Festsetzung in den Richtplan aufgenommen. Der südliche Teilperimeter dagegen wird nur im Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgenommen, weil dessen Nutzung abhängig ist von einer aktuell laufenden Zweckmässigkeitsbeurteilung für die strassenseitige Erschliessung. Der Standort Emmepark betrifft das Gebiet der ehemaligen Papierfabrik Utzenstorf. Diese war bis Ende 2017 in Betrieb. Im (ersten) RGSK 2012 war das Gebiet als Umstrukturierungsgebiet Arbeit enthalten (Massnahme S3): Im RGSK 2016 wird das Areal nicht mehr erwähnt, weder als Arbeitsschwerpunkt noch als Umstrukturierungsgebiet noch als Vorranggebiet. Nachdem die Papierfabrik ihren Betrieb im Jahr 2017 aufgegeben und das Areal die Hand gewechselt hatte, wurden Anstrengungen unternommen, das Gebiet wieder in das RSGK aufzunehmen und zwar als Arbeitsschwerpunkt. Da die Aufnahme im RGSK eine Voraussetzung bilden sollte, um das Areal im Rahmen der Richtplananpassungen '20 als ESP in den kantonalen Richtplan aufzunehmen, wurde das Areal der Papierfabrik aus den laufenden Revisionsarbeiten des RGSK 2016 herausgebrochen und als eigener Revisionspunkt vorgezogen Im Erläuterungsbericht «Änderung RGSK 2 Emmental — Regionaler Arbeitsschwerpunkt Areal Papierfabrik Utzenstorf» vom Februar 2019 sind unter Ziffer 2.1 die Voraussetzungen erwähnt, die erfüllt sein müssen, damit ein Gebiet als Arbeitsschwerpunkt in das RGSK aufgenommen werden kann: «2.1 Voraussetzungen für die Festsetzung im RGSK 2 Bei der Aufnahme von neuen Standorten im RGSK 2 sind dieselben Kriterien massgebend, welche bei der Erarbeitung in den Jahren 2014— 2015 angewendet wurden. Gemäss dem Leitfaden RGSK 2 gelten die folgenden Kriterien: - Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften bezüglich Schutzzonen, Gefahrenzonen, Erhaltung von charakteristischen Ortsbildern usw.	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion

- Erforderlich ist eine minimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, wobei die genauen Anforderungen an die EGK von der Arbeitsplatzdichte und vom Nutzungsprofil der betroffenen Gebiete abhängen. Für Arbeitsschwerpunkte 'Dienstleistung' ist eine minimale ÖV-EGK C erforderlich, für Arbeitsschwerpunkte 'Industrie und Gewerbe' das Minimum EGK F.

- Erschliessung mit dem motorisierten Verkehr: Der Arbeitsschwerpunkt ist verkehrstechnisch erschlossen und an das regionale Strassennetz angebunden. Mit einer möglichst direkten Anbindung an das übergeordnete Strassennetz sind lange Fahrten durch Wohngebiete zu vermeiden. Bedingt die Realisierung des vorgesehenen Arbeitsschwerpunktes verkehrstechnische und/oder bauliche Massnahmen auf dem Strassennetz, so sind die entsprechenden Massnahmen im RGSK 2 aufzuzeigen.

- Erforderlich ist eine gute Erreichbarkeit durch Durchlässigkeit für den Langsamverkehr»

Diese Voraussetzungen waren beim Areal der Papierfabrik nicht erfüllt:

- Das Areal liegt ausserhalb der ÖV-Güteklassen.

- Das Areal ist strassenmässig nicht direkt an das regionale Strassennetz angebunden; zur Erreichung des übergeordneten Strassennetzes (Autobahn) sind Fahrten durch die Wohngebiete von Utzenstorf oder Wiler/Gerlafingen erforderlich.

Dies hat auch der Erläuterungsbericht vom Februar 2019 in Ziffer 1.2 festgestellt:

«Bei der Prüfung verschiedener Nutzungen hat sich jedoch gezeigt, dass die heutige Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr nicht genügt, um das Areal optimal auszunutzen. Zum einen werden die Lärmgrenzwerte bei den vorhandenen Zufahrtsstrassen entlang von Wohnquartieren bereits bei einer

geringfügigen Erhöhung der Fahrten überschritten. Zum andern ist auch auf der Kantonsstrasse durch die Dorfzentren nur eine geringe Mehrbelastung gegenüber dem heutigen Zustand möglich. Um die angestrebte Erhöhung der Anzahl Arbeitsplätze und Fahrten zu erreichen, ist deshalb ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur notwendig — ohne diesen Ausbau wäre die Fahrtenzahl auf dem Niveau gemäss der bisherigen Nutzung durch die Papierfabrik Utzenstorf AG plafoniert. » (Hervorhebungen nur hier)

Auch die Ausführungen Ziffer 3.4.2 des Erläuterungsberichts zeigen, dass die

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Erschliessung für eine intensivere Nutzung des Areals ungenügend ist und kapazitätsmässige Verbesserungen zwingend erforderlich sind: «3.4.2 Varianten zur Verbesserung der Erschliessung Für eine intensivere Nutzung des Areals sind auf jeden Fall Massnahmen an der Erschliessung nötig. Für die Verbesserung bestehen kurz-, mittel- und langfristige Varianten. Die Varianten S beziehen sich auf die Erschliessungsrichtung Süd, [via Utzenstorf] eine Erhöhung der Kapazität in diese Richtung wird als zwingend betrachtet. Die Varianten N in Erschliessungsrichtung Nord [via Wier / Gerlafingen] sind als zusätzliche Optionen zu verstehen. » (Hervorhebung nur hier) An sich folgerichtig hat der Erläuterungsbericht vom Februar 2019 Massnahmen zur Verbesserung der MIV-Erschliessung des Areals vorgeschlagen. Nebst mittel- und langfristigen Massnahmen schlägt der Erläuterungsbericht auch kurzfristige Massnahmen vor. Diese bestehen ausschliesslich in der Anpassung bestehender Strassen (Ziffer 3.4.2 des Erläuterungsberichtes): «Kurzfristige Varianten S1 a / S1 b Verbesserung Anschluss an bestehendes Kantonsstrassennetz: Die Varianten S1a und S1b erzielen eine Verbesserung auf dem bestehenden Strassennetz. Gegenstand dieser Varianten sind insbesondere der Lärmschutz auf dem Ausbreitungsweg zu bestehenden Gebäuden, bei denen es aufgrund einer intensiveren Nutzung zu Grenzwertüberschreitungen kommt. Möglich Massnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte sind lärmarme Beläge, Lärmschutzwände oder Geschwindigkeitsreduktionen. (…)» Die vom Erläuterungsbericht als «zwingend» bezeichnete Kapazitätserhöhung ist mit diesen Massnahmen nicht verbunden, zielen sie doch lediglich auf Verbesserungen beim Lärmschutz ab. Trotzdem ist das Gebiet im RGSK 2021 als Arbeitsschwerpunkt aufgenommen und zwar im Koordinationsstand Festsetzung für den nördlichen Perimeter und im Koordinationsstand Zwischenergebnis für den südlichen Perimeter. Entsprechend der Aufnahme im RGSK soll das Gebiet nun auch in den kantonalen Richtplan	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		als Vorranggebiet für Logistiknutzungen aufgenommen werden. Die Frage der genügenden Verkehrskapazitäten auf der Strasse ist bereits im Jahr 2019 verneint worden. Die (kurzfristigen) Massnahmen am Strassennetz haben keine kapazitätssteigernde Wirkung, sondern dienen der Einhaltung der Lärmgrenzwerte. Die Festsetzung eines Vorranggebiets für Logistiknutzungen setzt aber den Nachweis voraus, dass die für die Realisierung einer Logistiknutzung erforderlichen Strassen- und Schienenkapazitäten bestehen (so die Vorderseite des neuen Massnahmenblattes B_03). Wenn aber das Ungenügen der Verkehrskapazitäten von der regionalen Richtplanung festgestellt worden sind, keine kapazitätserhöhenden Massnahmen ausgeführt oder wenigstens geplant sind, so verbietet sich die Aufnahme das Standortes Emmepark im kantonalen Richtplan im Koordinationsstand Festsetzung. Es sind offenkundig noch nicht alle erforderlichen Interessen koordiniert aufeinander abgestimmt und die verkehrliche Erschliessung ist nicht sichergestellt. 1.2.3. Fazit Da bereits die Voraussetzungen für eine Festsetzung im RGSK nicht gegeben waren, verbietet sich, den Standort ohne weitergehende Prüfung nun einfach in den kantonalen Richtplan zu überführen. Dadurch wird die bei der Festsetzung des Standortes im RGSK unterlassene vollständige räumliche Abstimmung perpetuiert, was nicht zulässig ist. Aus den genannten Gründen ist der Nordperimeter des Standortes Emmepark — wie der Südperimeter auch — lediglich mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. (7) Die gesammte Planung / planungsschwerpunkt würde es eigentlich ermöglichen, dass die Behörden über längerfristige Lösungen nachdenken. Heute wird der Focus auf Dekarbonisierung gelegt und damit mit der ÖV Erschliessung gleichgestellt - in 10 Jahren wird aber die Umweltbelastung (CO_2) des Individualverkehrs / Transportes kein Thema mehr sein. Der Verkehr wird CO_2 neutral sein! aus Emmisionsgründen müssen Lärmquellen / Verkehsströme gebündelt werden. Logistikzwingend an das Nationalstrassen-Netz angebunden sein, da 90% der Transporte auf der Strasse erfolgen!	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Vorhaben sollen kostengünstig sein, d.h. teure Zubringerstrassen müssen vermieden werden. Die Gemeinde Utzenstorf besitzt > 70 ha Wald an der A1 - es wäre pragmatisch möglich das Areal/Baugebiet zu verschieben - ohne langwirige Verhandlungen mit Landbesitzern. Mit der Verlegung könnten die Bedürfnisse aller Betroffenen erfüllt werden. Betrieblich, Steuerlich und Emmissionen / Anwohner	
50161	Megagas 3428 Wiler	**Antrag / Bemerkung** In der Zielsetzung der Massnahme B_03 «Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnen» ist folgendes festgelegt: «. Neue grosse Logistiknutzungen sollen zukünftig nur noch in hierfür geeigneten Räumen entstehen, welche über einen guten Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz verfügen ..» Der Verein Megagas weist darauf hin, dass das Areal «Emmepark Utzenstorf» (ehemals Papierfabrik) diese Zielsetzung in keiner Art und Wiese erfüllt und deshalb weder als eine Gunstlage für Logistiknutzungen noch als ein Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnet werden darf. **Begründung** Aufgrund der schlechten Erschliessungsmöglichkeiten eignet sich der Standort nicht als modernes Industrieareal, schon gar nicht für Logistiknutzungen.	**Bemerkung** Mit Blick auf die noch offenen Ergebnisse der Räumlichen Abstimmung (Massnahme R_12) wird für den südlichen Arealteil des Emmeparks der Koordinationsstand bezüglich Logistik auf eine Vororientierung zurückgestuft. Der Koordinationsstand des östlichen Teils im Arealteil Nord wird aufgrund der erfolgten räumlichen Abstimmung im RGSK 2017/2021 und der umfangreichen Vorarbeiten (Festlegungen, UVP und Verkehrsmassnahmen) als Festsetzung beibehalten. Für das Gesamtareal erfolgt die Räumliche Abstimmung gemäss der Massnahme R_12 auch über die Regions- und Kantonsgrenzen hinweg. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
B_03: Standort Niederbipp, Ängi / Rotboden Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
49302	Einwohnergemeinde Oberbipp	**Antrag / Bemerkung** Regionalkonferenz Oberaargau durch Verein Region Oberaargau ersetzen (Kap. 3.2.2.7 und 3.2.2.10) **Begründung** Der Oberaargau verfügt nicht über eine Regionalkonferenz.	**Schlagworte** RGSK **Bemerkung** Der Erläuterungsbericht wird entsprechend angepasst. **Beurteilung** berücksichtigt
B_03: Standort Herzogenbuchsee / Niederönz, Biblis Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48672 50074 50078	(1) Region Oberaargau Geschäftsstelle 4900 Langenthal (2) mon bijou recht Im Auftrag der Gemeinde Herzogenbuchsee 3000 Bern 14 (3) Die Mitte Herzogenbuchsee 3360 Herzogenbuchsee	**Antrag / Bemerkung** (1) Das Kapitel 3.2.2.10 ist ersatzlos zu streichen (2) Die in der Massnahme B_03 vorgesehene Ziffer 3.2.2.10, wo-nach das Gebiet „Herzogenbuchsee / Niederönz, Biblis" neu als Vorranggebiet für Logistiknutzungen bezeichnet wird (Zwischenergebnis), sei ersatzlos zu streichen. (3) Der Standort Herzogenbuchsee/Niederönz, Biblis ist ersatzlos aus dem Massnahmenblatt B_03 Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiknutzungen zu streichen, und die Übersichtskarte ggf. entsprechend anzupassen. **Begründung** (1) Die kantonale Absicht, das unter 3.2.2.10 aufgeführte Gebiet im KRP als mögliches Vorranggebiet für Logistikzentren mit "Koordinationsstand Zwischenergebnis" zu führen, wurde weder mit der Region noch der betroffenen Gemeinde abgestimmt. Weder die Gemeinde noch die ROA sind (insbesondere aus Gründen des zusätzlichen LK-Verkehrs) an einem zusätzlichen Logistikzentrum an diesem Ort interessiert. Der Schwerpunkt der Entwicklung soll hier im Bereich der Produktion liegen. (2) In der Massnahme B_03 werden Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnet. Dabei soll die Ansiedlung von grossen Logistiknut-zungen auf geeignete Räume gelenkt werden, die entsprechend erschlossen sind. Im Nordwesten der Gemeinde Herzogenbuchsee sowie im Norden der Gemeinde Niederönz befindet sich das Gebiet Biblis. Das Gebiet wird heute industriell genutzt. Die fenaco Genossenschaft unterhält dort einen Betrieb zur Tierfutterherstellung. Der Betrieb erstreckt sich insbesondere über die Parzellen Herzogenbuchsee Gbbl. Nrn. 128, 165 und 51. Eine allfällige Erweiterung des Betriebs wäre raumplanerisch im Norden der heutigen Betriebsgebäude sinnvoll. Sowohl das heutige Betriebsgelände der fenaco Genossenschaft wie auch die nördlich davon gelegenen Parzellen Nrn. 166 und 253 sind im Richtplan als Vorranggebiet angegeben. Entgegen den Ausführungen in Kapitel 3.2.2.10 ist die fenaco Genossenschaft nicht	**Schlagworte** Herzogenbuchsee, Logistikfremde Nutzung **Bemerkung** Das Vorranggebiet Herzogenbuchsee/Niederönz, Biblis wird gestrichen. **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		in der landwirtschaftlichen Logistik sowie im Tierfutterhandel tätig. Vielmehr ist die fenaco Genossenschaft in erster Linie als produzierendes Unternehmen zu qualifizieren. Selbstverständlich sind im Zusammenhang mit dem Verkauf und der Verteilung des Tierfutters auch logistische Tätigkeiten verbunden. Dennoch trifft die Qualifikation im Richtplan „landwirtschaftliche Logistik und Tierfutter-handel" nicht zu, zumal die Produktion im Vordergrund steht. Die noch unbebaute Fläche wird im kommunalen Nutzungsplan als ZPP geführt, in welcher Lagernutzung nur im Zusammenhang mit Arbeits- und Dienstleistungsnutzung gestattet ist. Im regionalen Richtplan (RGSK 2021) wird die Fläche als Arbeitsschwerpunkt bezeichnet. Hintergrund dieser Festlegungen ist es, Raumreserven für eine allfällige Erweiterung des fenaco-Betriebs zu sichern. Im Richtplan wird das Gebiet (mit „Koordinationsstand Zwischenergebnis") als mögliches Vorranggebiet für Logistikzentren geführt. Diese Qualifikation steht jedoch im Widerspruch zur heutigen Nutzung und zu der von Gemeinde, Region und Betrieb angestrebten Entwicklung. In der Region wurde die Anpassung der Richtplanung nie diskutiert, obwohl die Anpassung ihrer eigenen Planung widerspricht. Weder die Gemeinde noch die Region sind an einem zusätzlichen Logistikzentrum interessiert. Dafür besteht nicht genügend Kapazität auf den Strassen. Ausserdem soll der Schwerpunkt auf diesem Gebiet die Getreideverarbeitung bleiben. Der Standort eignet sich hervorragend dafür, weil er zwischen dem hauptsächlichen Anbaugebiet und dem prioritären Absatzmarkt liegt. Zentral ist aber, dass es für eine derartige Planung vorab eine umfassende Prüfung und Interessenabwägung in der Region bräuchte. Gemäss Art. 104 Abs. 1 BauG überarbeitet die Direktion für Inneres und Justiz in Abstimmung mit den Planungsregionen bzw. Regionalkonferenzen den Richtplan. Dabei bedeutet die Formulierung „in Abstimmung mit ..." mehr als eine einmalige Anhörung im Rahmen der Mitwirkung. „Es bedeutet, dass die Berechtigten frühzeitig und laufend über die einzelnen Schritte informiert werden sollen, dass sie jederzeit Anträge stellen und Vorschläge einbringen dürfen, dass sich die JGK bzw. das AGR mit den Vorbringen auseinandersetzen muss und dass den Berechtigten wo möglich Gelegenheit geboten wird, bei den Arbeiten mitzuwirken" (Zaugg/Ludwig, 4. Auflage, Bd. II, Rz 2 Bst. a zu Art. 104). Die im Gesetz geforderte Abstimmung wurde hier nicht vorgenommen. Gerade ein frühzeitiger Einbezug von	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Gemeinde und Region hätte eine Klärung der Sachlage mit sich gebracht. Aus den genannten Gründen kann das Gebiet nicht als Vorranggebiet geführt werden. (3) Herzogenbuchsee hat im Nordosten eine Arbeitszone durch geringfügige Aenderung des Zonenplanes im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevison eingezont, resp. die bestehende Arbeitszone im Eigentum der fenaco AG erweitert (bestehendes Mischfutterwerk). Dies ist im Hinblick auf die Ermöglichung der Schaffung in Antrag 1 beschriebenen Gebiet Bahnhof West - ein Entwicklungsschwerpunkt (ESP) - geschehen. Die Zustimmung zur Erweiterung der Arbeitszone ist damals nicht allen Stimmberechtigen von Herzogenbuchsee leicht gefallen, da doch gerade an diese Einzonung das Oenztäli grenzt, das aktuell auf private Initiative und Engagement hin ökologisch aufgewertet wird. Auch weist Herzogenbuchsee verkehrstechnische und lärmproblematische Verkehrssituationen im Bereich der Kantonsstrasse aus, die der Kanton Bern seit Jahren nicht nachhaltig angeht. Eine Überlagerung dieser Arbeitszone Biblis mit einer neuen/zusätzlichen Logistiknutzung widerspricht dem ursprünglichen Willen der Einwohner anlässlich der Einzonung/Ortsplanungsrevision, verpflichtet aber den Gemeinderat als Behörde, diese über den Richtplan umzusetzen (Behördenverbindlichkeit der Nutzungsplanung Kanton, z.B. bei einer nächsten Ortsplanungsrevision und / oder entsprechenden Anfragen von Logistikunternehmen) Unter dem Titel `Güterverkehrsintensive Vorhaben (GVIV) an gut erschlossene Lagen lenken' wurde auch das Massnahmenblatt 'B_03 Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnen' vom Kanton Bern neu geschaffen. Im Massnahmenblatt B_03 identifiziert der Kanton Bern in Herzogenbuchsee im Biblis ein Areal mit 103'220 m2, das entschieden grösser ist als die Vorgabe von 30'000 m2 für Gunstlagen, resp. von 10'000 m2 für Vorranggebiete — vordergründig aus Sicht Kennzahlen ein idealer Standort. Im Erläuterungsbericht zu Punkt 10 hält der Kanton Bern selbst fest, dass sowohl die Region als auch die Gemeinde Herzogenbuchsee hier Arbeitsplätze sieht (Region: Arbeitsschwerpunkt gemäss RGSK2021), und nur untergeordnet und unter Bedingungen Lagernutzungen — geschweige denn Logistiknutzungen - genehmigen will	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		(Gemeinde: gemäss Zonenordnung Lagernutzung nur im Zusammenhang im Zusammenhang mit Arbeits- und Dienstleistungsnutzung erlaubt). Die Einschränkung der Gemeinde in ihrer Zonenordnung hat ihre Begründung darin, dass die Einzonung während des Verfahrens der Revision Ortsplanung nur darum erfolgte, damit die fenaco AG das Gebiet Bahnhof West — welches im Rahmen der Ortsplanungsrevision zu einem Entwicklungsschwerpunkt (ESP) werden sollte — für eine Umzonung freigibt. Die im Massnahmenblatt B_03 Punkt 10 vom Kanton Bern unter Erläuterungen erwähnte bestehende Logistiknutzung, sofern die Transporte der Gruppe von auf dem Areal über die Gruppe produzierter Produkte diesen Begriff überhaupt zulässt, wurde von der Gemeinde Herzogenbuchsee als zu schluckende Kröte zu Gunsten Umsetzung der langfristigen Vision zur Schaffung eines einmaligen, visionären ESP am Bahnhof Herzogenbuchsee durch die Gemeinde in der Arbeitszone "bewilligt". Die vorliegende Uminterpretation der Situation resp. Negierung der politischen Entscheidfindung auf Stufe Gemeinde durch den Kanton Bern widerspricht dem seit langem sich in Arbeit befindenden und weit fortgeschrittenen Absichten zum ESP Bahnhof Herzogenbuchsee, und kann als Eigentor oder mangelnde Koordination / Absprachen innerhalb Kanton Bern gewertet werden: Das AGR als die Ortsplanung bewilligende kantonale Behörde war jederzeit in die Absichten der Gemeinde Herzogenbuchsee involviert, und wurde immer (insbesondere in der Möglichkeit der Schaffung eines ESP Bahnhof Herzogenbuchsee) voll unterstützt, inkl. der 'raschen' Einzonung des heute unbebauten Areales im Biblis. Es wird hier auf die entsprechenden Akten der Verhandlung mit der fenaco AG im Rahmen der Ortsplanungsrevision hingewiesen. Im Weiteren hält der Kanton Bern in den Erläuterungen selber fest, dass die Strassenanbindung resp. die dazugehörenden Abklärungen zu den Verkehrskapazitäten nicht erfolgt sind. Dies ist umso stossender, als dass keine einzige Kantonsstrasse innerhalb Baugebiet Gemeinde Herzogenbuchsee betreffend der Lärmsanierung Kantonsstrassen heute den Status 'Massnahmen ausgeführt' hat — trotz abgelaufenen Fristen der eidgenössischen Gesetzgebung. Die Gemeinde Herzogenbuchsee ist bereits heute schon zu Gunsten anderer Gemeinden übermässig (mit Verkehrslärm) belastet, und kann keine	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		weiteren, über den heutigen Stand hinausgehenden Logistiknutzungen auf ihrem Gemeindegebiet aufnehmen. Ähnliches gilt auch für den erwähnten Bahnanschluss, dessen Rangiergebiet bei dem neuen ESP Bahnhof Herzogenbuchsee liegt. Es ist auch auf Stufe Richtplan eine unsorgfältige Planung, einen bestehenden Anschluss als gut / kapazitätsmässig ausbaufähig zu bezeichnen, obwohl dieser in einem ESP liegt, der 700 bis 750 Wohnungen und mindestens 20000 m2 Gewerbeflächen anbietet (link Bahnhof West Herzogenbuchsee - Fenaco Areal): dieser Bahnanschluss kann ohne Entwertung der Qualitäten des ESP Bahnhof Herzogenbuchsee keine gegenüber heute zusätzliche Rangiermanöver- resp. Güterzüge zugemutet werden (siehe auch Antrag 1 analog). Es ist dann auch fraglich, wie denn zusätzliche Rangiermanöver zu Gunsten des vom Kanton detektierten Areals stattfinden können sollen, wenn zwei Geleise bereits für Abstellgeleise zu Gunsten er SBB genutzt werden sollen (siehe Antrag 1).	
Massnahme B_04 Im internationalen und nationalen Schienenverkehr Prioritäten aus bernischer Sicht setzen Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
52282	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Der neue Passus «mit Verdichtungen auf nachfragestarken Korridoren zum ¼-Stunden Takt» ist zwar grundsätzlich nachvollziehbar, führt aber möglicherweise zu einer weiteren Vergrösserung des Stadt-Land-Grabens bezüglich Anbindung. Es kann nicht Ziel sein, in dicht besiedelten Räumen immer häufiger zu fahren, während der ländliche Raum immer weniger angeschlossen wird. Die Pandemie hat die Grenzen der Verdichtung klar aufgezeigt, entsprechend ist die Raumplanung grundsätzlich zu hinterfragen bezüglich weiterer Konzentration auf die städtischen Agglomerationen. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49264	FSU Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die aktualisierten und neuen Inhalte der Massnahmenblätter B04 und B05 entsprechen den verankerten Zielsetzungen zum Schienenverkehr und öffentlichen Orts- und Regionalverkehr und auch der neu verankerten Zielsetzung zum klimaneutralen Landverkehr und der 4V-Strategie und werden unterstützt. Auch die Förderung der Nachtzugverbindungen ist im Sinne des	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		energieeffizienten Gesamtverkehrs und wird begrüsst. **Begründung** siehe oben	
48768	Gemeinderat Wynigen	**Antrag / Bemerkung** Die Einführung des Halbstundentakts in Wynigen, welche im strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) und im Ausbauschritt AS 2035 für Wynigen vorgesehen ist, soll bereits vor dem Jahr 2035 erfolgen. **Begründung** Der Bahnhof Wynigen ist ein wichtiger Erschliessungspunkt für mehrere zentrumsnahe ländliche Gemeinden und verfügt über ein sehr grosses Einzugsgebiet aus den Gemeinden Affoltern, Alchenstorf, Dürrenroth, Ersigen, Heimiswil, Huttwil, Koppigen, Ochlenberg, Oeschenbach, Rumendigen und Seeberg. Täglich gelangen viele Pendler aus den umliegenden, grossenteils nicht oder kaum erschlossenen Gebieten oder gar Gemeinden mit dem motorisierten Individualverkehr an den Bahnhof Wynigen. Das öV-Angebot weist in der Hügellandschaft rund um Wynigen eine grosse Lücke auf, wie sie sonst im Mittelland kaum zu finden ist. Umso grösser ist die Bedeutung des Bahnhofs Wynigen für den Umstieg vom Auto oder Velo auf die Bahn. Die Gemeinde Wynigen mit derzeit 2'100 Einwohnerinnen und Einwohnern (Tendenz steigend) verfügt über eingezontes Bauland an bester Lage in Bahnhofsnähe, welches derzeit überbaut wird. Damit wird sich auch die örtliche Nachfrage nach einem Halbstundentakt weiter vergrössern.	**Bemerkung** Die Federführung zur Aktualisierung des Ausbauschrittes 2035 (AS35) liegt beim Bund. Eine Umsetzung bis 2035 ist aufgrund der aktuellen Herausforderungen bei der Überarbeitung des AS35 nicht realistisch. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
48683	SP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Einführung und Stärkung von Nachtzugverbindungen in Richtung Hauptstadt und Berner Oberland wird explizit begrüsst. **Begründung** Nachtzugverbindungen sind wichtige und sinnvolle Alternativen für Kurzstreckenflüge.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
46090	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Wir beantragen, dass der Kanton Bern sich für eine attraktive Velomitnahme im nationalen und internationalen Schienenverkehr und für attraktive Abstellanlagen und Veloverleihsystemen an Umsteigepunkten des	**Bemerkung** Die Verbesserung der internationalen Anbindung des Kantons Bern wird vom Regierungsrat geteilt und das AÖV setzt sich dafür ein. Die Umsetzung ist in der

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		öffentlichen Verkehrs einsetzt und diese hier im Massnahmenblatt aufführt. **Begründung** Die Kombination aus Velo- und Schienenverkehr ist aus ökologischer und gesellschaftlicher Sicht sehr erwünscht. Damit diese gut funktioniert, braucht es aber gute Voraussetzungen. Velomitnahme, Abstellanlagen und Veloverleihsysteme sind wichtige Elemente davon.	Zuständigkeit der Bahnunternehmen und richtet sich nach der Wirtschaftlichkeit. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Massnahme B_05 Im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr Prioritäten setzen Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
50290	Kulturland Herzogen-buchsee	**Antrag / Bemerkung** «Die Funktionalität des Baudienststützpunktes wird in Herzogenbuchsee konzentriert, die dort derzeit genutzten Anlagen für den Güterverkehr werden in Langenthal GB kompensiert. » (Seite 87, unter «Oberaargau») Dieser Satz ist ersatzlos zu streichen. **Begründung** Es ist durchaus erstaunlich, dass der Kanton für Herzogenbuchsee zwar einen ESP-D vorsieht und detailliert Kenntnis von den Überbauungsplänen im unmittelbar neben den Bahnanlagen gelegenen ehemaligen Fenaco-Areal hat, gleichzeitig aber die Grundlagen für eine neue, nächtliche Lärmquelle an genau diesem Ort schaffen will. Man darf das womöglich auf mangelnde Koordination innerhalb des Kantons zurückführen. Denn es ist ja nur schwer vorstellbar, wie der Kanton bereit sein sollte, mehrjährige Planungen der Gemeinde, abgestützt auch bereits durch Gemeindeversammlungs-Entscheide, sowie erhebliche Investitionen eines Investors mit einem Planungsentscheid de facto wertlos zu machen oder zumindest massiv zu entwerten. Das Abstellen eines Baustellenzuges, wie offenbar durch die SBB geplant, führt in zahlreichen Nächten zu Lärm zwischen 22.00 Uhr und Mitternacht, wenn der Baustellenzug losfährt, sowie um circa 5.00 Uhr morgens, wenn der Zug zurückkehrt und dabei wohl meist rangiert wird. Kann sich der Kanton vorstellen, dass Wohnungen in fast unmittelbarer Nähe zu dieser neuen Nachtlärm-Quelle neu vermietet oder verkauft werden können?	**Schlagworte** Herzogenbuchsee **Bemerkung** Der Baudienststützpunkt wird neu als eigenständiges Vorhaben mit Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgeführt. Das Vorhaben «Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage» bleibt mit Koordinationsstand Festsetzung im Richtplan bestehen. Es wird ein Verweis auf die Abhängigkeit zum Baudienststützpunkt ergänzt, bzw. umformuliert. Zusätzlich werden in den Erläuterungen die offenen Punkte der räumlichen Abstimmung und die Abhängigkeit zu den BehiG-Massnahmen in Langenthal erklärt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Grundsätzlich befördert ein ESP vor allem gewerbliche Arbeitsplätze, also nicht Wohnungen. Es kann dem Kanton aber nicht unbekannt sein, dass gerade im ländlichen Raum Grossüberbauungen, wie in Herzogenbuchsee geplant, kommerziell nur gemischt als Gewerbe-/Wohnüberbauungen möglich sind. Damit betreffen die kantonalen Entscheide eben sowohl Gewerbe wie Wohnen. Und da wird das Groteske einer neuen Lärmquelle sofort offensichtlich. Ausserdem werden neu auch andere bahnnahe Quartiere des Dorfes durch das nächtliche Rangieren lärmbelastet, nota bene ohne dass ein bahntechnischer Zwang bestehen würde, diese Anlage neu in Herzogenbuchsee zu positionieren. Es stellt sich natürlich auch die Frage, ob der Kanton mit dieser Planung seine Politik aufgeben will, für Investoren ein Minimum an Planungssicherheit zu schaffen. Das betroffene, unmittelbar an die geplante Abstellanlage grenzende Bauland ist bereits verkauft, natürlich in der Erwartung, die entsprechend gebauten Liegenschaften zu einem Preis vermieten oder verkaufen zu können, der mit der an sich exzellenten Verkehrs-Lage gekoppelt ist. Die SBB-Abstellanlage würde zwangsläufig zu einer massiven Abwertung der ganzen Überbauung führen, eventuell sogar zum Rückzug bisheriger oder möglicher neue Investoren. Daraus könnte für den Kanton Bern, da er den Konflikt vorsätzlich schafft, sogar eine unangenehme Entschädigungs-Situation entstehen. Es kann ja wohl nicht sein, dass der Kanon so mit einer finanziellen Belastung konfrontiert würde, die darauf beruht, dass er sich bemüht, der SBB einen neuen (ungeeigneten) Standort für einen Baustellenzug zu verschaffen, nur weil der in Herzogenbuchsee für die SBB anscheinend preiswerter als im Güterbahnhofsareal Langenthal realisiert werden kann.	
52418	Berner Heimatschutz 3600 Thun	**Antrag / Bemerkung** Neuorganisation des Bus-Bahnhofes Thun: Das Amt für Gemeinden und Raumordnung verlangt in seiner neuesten Vororientierung für die Neuorganisation zur Entlastung des Bahnhofplatzes und der Zufahrten die Verlagerung von Bushaltestellen auf die Bahnhofsüdseite. Diese Zielsetzung ist nach Meinung des Berner Heimatschutzes weder entwicklungs- noch genehmigungsfähig: Eine Verlegung eines Teiles der Buslinien auf die andere Bahnhofseite ist beim Umsteigen für ältere Fahrgäste, Familien mit Kindern, Kinder	**Bemerkung** Die Massnahme ist Bestandteil des behördenverbindlichen RGSK/Agglomerationsprogramms und dort als Zwischenergebnis aufgenommen (Massnahme TOW.KM-Mu.1, ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Süd und Erweiterung Hst. Postbrücke). Eine Anpassung und Konkretisierung im Richtplan ist vorgesehen, sobald Klarheit über die Ausgestaltung des Bushofs und des Verkehrsregimes im Rahmen des ESP Bahnhof Thun besteht.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		ohne Begleitung und Gehbehinderte unnötig mühsam und erfordert grösseren Zeitaufwand. Thun hat im Moment ein gut funktionierendes Bus-System. Alle Busse kommen etwa zum selben Zeitpunkt am Bahnhof an. Die Fahrgäste können zeitnah und ebenerdig von einer Buslinie auf die andere umsteigen. Diese fast selbstverständliche Annehmlichkeit geht mit einem Aufteilen der Buslinien verloren. Die Bäume in der Seefeldstrasse zu fällen, um dort Haltekanten für Busse zu bauen, wird auf keinen Fall gebilligt. Die Seefeldstrasse gehört zu dem um 1880 konzipierten Stadtentwurf «Spitalmatte». Bei dieser historischen Stadtviertel-Planung sind die Strassen-Alleen die wesentliche gestalterische Idee. Diese doppelseitigen Alleen stehen alle unter Schutz. Nur in der Seefeldstrasse will man mittels Ortsplanrevision den Schutz nicht gewähren, womit die historische Stadtplanung nicht respektiert wird. (In einer gesonderten Stellungnahme innerhalb der Mitwirkung der Ortsplanungsrevision wird der Berner Heimatschutz diese Nichtachtung bemängeln). Mit dem Fällen der Bäume in der Seefeldstrasse würden auch die Vorgärten der schützenswerten Häuser verschwinden. Damit würde das Gesamtensemble mit den unter Schutz stehenden Häusern, den historischen Vorgärten mit ihren gestalteten Gartentoren und der Strassenallee unwiederbringlich zerstört. Die «Plattform ESP Bahnhof Thun» hat schon am 20.08.2015 für den Busbahnhof eine hervorragende Lösung entwickelt, immerhin ein Konsens, der zwischen 15 Institutionen mit persönlicher Unterschrift für gut befunden wurde. (Vorsteherin der Stadtentwicklung, Amt für Stadtliegenschaften, Stadtplanerin, Stadtingenieur, Beaufttragter für Städtebau, Vorsteherin der AGRA, Amt für öffentlichen Verkehr, Leiter Liegenschaft BLS, Stadtkoordinator SBB-Immobilien, Projektleiter ÖV-Projektteam Lohner + Partner). Die Lösung ist einfach und gut: der Fahrgast, der vom Hauptzugang (Nord-Ost-Treppe) auf Bahnhofvorplatz gelangt, kommt in der Mitte der Bushaltekanten an und kann auf einfache Weise ohne Orientierungsprobleme kurzwegig und ebenerdig zu seinem gewählten Bus gelangen. Beim Umsteigen von einer Buslinie auf die andere wird keine Zeit verloren. Es geht einfach und zügig. Die Lösung ist möglich für mindestens 21 Haltekanten, was für geplante Erweiterungen gegenüber der heutigen Version genügend Spielraum lässt. Die Busse, welche nach Süden fahren, müssten nicht, wie von Befürwortern der jetzigen Zielsetzung behauptet wird, den Maulbeerplatz belasten, sondern könnten in beiden Richtungen über die Rampenstrasse fahren, nötigenfalls von Ampeln unterstützt. Der Kostenaufwand beträgt	**Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		einen Bruchteil gegenüber anderen Projekten. Zeitlich ist die damalige sogenannte «Variante 3» ohne Einsprachen oder andere Hindernisse kurzfristig realisierbar. Offenbar war die sogenannte Variante 3 im Wesentlichen gescheitert, weil die Grundstücksbesitzerin des hier für die Busse neu belegten Platzes zwischen Ländte 1 und den Bahngleisen ein Gebäude erstellen wollte. Dieser Bebauungswunsch ist natürlich vollkommen zweitrangig, wenn eine gute Lösung für einen neuen Busbahnhof gesucht werden soll. Resümee: Es hat keinen Sinn, eine Lösung weiter zu verfolgen, die von vornherein zum Scheitern verurteilt ist. Sie funktioniert nicht, hat erhebliche denkmalschutzrechtliche Hindernisse, löst bei der Bevölkerung nur Ärger aus und hat eine Reduzierung der Beförderungszahlen zur Folge. Der Berner Heimatschutz empfiehlt dringend, die 2015 genehmigte sogenannte Variante 3 der «Plattform ESP Bahnhof Thun» wieder aus der Schublade zu holen und auszuführen. **Begründung** -	
50591	Berner Heimatschutz 3600 Thun	**Antrag / Bemerkung** Sieh beiliegende Dateien **Begründung** Sieh beiliegende Dateien	**Bemerkung** Die Massnahme ist Bestandteil des behördenverbindlichen RGSK/Agglomerationsprogramms und dort als Zwischenergebnis aufgenommen (Massnahme TOW.KM-Mu.1, ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Süd und Erweiterung Hst. Postbrücke). Eine Anpassung und Konkretisierung im Richtplan ist vorgesehen, sobald Klarheit über die Ausgestaltung des Bushofs und des Verkehrsregimes im Rahmen des ESP Bahnhof Thun besteht. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50596	Berner Heimatschutz 3600 Thun	**Antrag / Bemerkung** Siehe Beilagen **Begründung** Siehe Beilagen	**Bemerkung** Die Massnahme ist Bestandteil des behördenverbindlichen RGSK/ Agglomerationsprogramms und dort als Zwischenergebnis aufgenommen (Massnahme TOW.KM-Mu.1, ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Süd und Erweiterung Hst. Postbrücke). Eine Anpassung und Konkretisierung im Richtplan ist vorgesehen, sobald Klarheit über die Ausgestaltung des

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			Bushofs und des Verkehrsregimes im Rahmen des ESP Bahnhof Thun besteht. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50669	Regional-konferenz Bern-Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Auf diesem Massnahmenblatt ist folgender Passus enthalten: «BLS-Werkstätte Chliforst Nord: Bau einer neuen Werkstätte für die leichte Instandhaltung und als Abstellanlage für Züge des Personenverkehrs. Hinweis: Dieses Vorhaben wird im Rahmen einer separaten Richtplananpassung im Zusammenhang mit dem Eintrag im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene im Sommer 2022 aktualisiert und in eine öffentliche Mitwirkung gegeben. » Gegen diesen Standort bestehen seitens der RKBM und der betroffenen Gemeinden Vorbehalte. Nach unserem Wissen hat die BLS ihn in der Zwischenzeit gestrichen. Wir gehen davon aus, dass es sich hier um einen Fehler handelt, und beantragen die Streichung. **Begründung** -	**Bemerkung** Die Streichung des Standortes Chlyforst Nord und die gleichzeitige Aufnahme des neuen Standortes Oberburg sollten ursprünglich im Rahmen einer separaten Richtplananpassung erfolgen. Aufgrund des Vorprüfungsberichtes des Bundes wird die Änderung nun bereits im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassungen '22 umgesetzt. **Beurteilung** berücksichtigt
46984	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Bern Bümpliz Süd - Flamatt: Drittes Gleis, Vororientierung, S. 3: Im weiteren Vorgehen auf dem Weg zur Festsetzung sind flankierende Massnahmen notwendig. **Begründung** Die orts- und städtebauliche Situation im Wangental weist bereits heute aufgrund der Trennwirkung durch die Nationalstrasse und Eisenbahnlinie erhebliche Defizite auf. Im Falle der Realisierung eines 3. Gleises sind deshalb flankierende Massnahmen aus Sicht der Gemeinde zwingend notwendig.	**Bemerkung** Das Vorhaben ist als Vororientierung aufgenommen und die Realisierung des 3. Gleises somit noch nicht definitiv. Der Antrag wird in die weiteren Überlegungen zur Festsetzung einbezogen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48874	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Bitte in Prioritäten im öffentlichen Regionalverkehr bzw. öffentlichen Ortsverkehr alle (Teil-)Massnahmen zum Bahnhof Thun gemäss Agglomerationsprogramm 4. Generation AP 4 explizit aufführen.	**Bemerkung** Eine Neuaufnahme müsste einer öffentlichen Mitwirkung unterzogen werden und kann folglich erst im Rahmen der nächsten Richtplananpassungen geprüft werden.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung Prioritäten im öffentlichen Regionalverkehr und öffentlichen Ortsverkehr, Thun Oberland West, Bahnhof Thun: Die im AP 4 enthaltenen Massnahmen zum Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Thun (Massnahmen KM-Mu.1, KM-Mu.2, KM-Mu.3) sind im Richtplan zu ungenau wiedergegeben. Diese Massnahmen sind deshalb hier vollständig abzubilden (Unterführungen, Businfrastruktur, Veloinfrastruktur, Strassenraum- und Platzgestaltung, etc.)	Zudem ist die Richtplanrelevanz der einzelnen Vorhaben zu prüfen, sobald sie konkretisiert worden sind. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48875	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Bitte um Aufnahme der Bustangente Thun West - Nord - Steffisburg als «Festsetzung», wie dies im RGSK TOW 2021 beantragt wird. **Begründung** Die neue tangentiale ÖV-Verbindung zwischen den Einkaufs-, Wohn-, Arbeits- und Freizeitschwerpunkten im Westen und Norden der Stadt Thun schafft eine direkte Verbindung der ESP Bahnhof Steffisburg und ESP Thun-Nord, inkl. einer Weiterführung bis zum Zentrum Oberland (später bis ins Lachenareal). Die Tangentiallinie ist ein wichtiger Bestandteil der geplanten Entwicklung des ESP Thun Nord und wird im kantonalen Richtplan nicht erwähnt («Vernetzung Bahn-Bus").	**Bemerkung** Es handelt es sich um ein Angebotsthema und ist deshalb nicht im Richtplan aufzunehmen, da abgesehen von der Haltestelle Thun Nord keine richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen erforderlich sind. Das Vorhaben ist im ÖV-Angebotskonzept zu planen und festzulegen. Unabhängig davon könnte eine entsprechende Aufnahme nicht ohne öffentliche Mitwirkung erfolgen und kann folglich erst im Rahmen der nächsten Richtplananpassung geprüft werden. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
49265	FSU Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Chliforst Nord auf Seite 2 streichen. **Begründung** Hier taucht der Chliforst Nord auf S. 2 wieder auf. Die BLS hat die Projektierung jedoch, nach unserem Kenntnisstand, im Februar 2022 abgeschrieben.	**Bemerkung** Die Streichung des Standortes Chlyforst Nord und die gleichzeitige Aufnahme des neuen Standortes Oberburg sollten ursprünglich im Rahmen einer separaten Richtplananpassung erfolgen. Aufgrund des Vorprüfungsberichtes des Bundes wird die Änderung nun bereits im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassungen '22 umgesetzt. **Beurteilung** berücksichtigt
48973	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Das achte Vorhaben unter Bern-Mittelland ist umzubenennen in "Bern - Wylerfeld inkl. Lorraineviadukt" **Begründung** Die Korrekte Bezeichnung lautet LorraineVIADUKT, die LorraineBRÜCKE ist die Strassenbrücke zwischen dem Bollwerk und dem Lorrainequartier.	**Bemerkung** Dem Antrag wird entsprochen. Eine Anpassung der Bezeichnung erfolgt. **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
49144	Gemeinde Lütschental	**Antrag / Bemerkung** Das Projekt Grimselbahn wird unterstützt. **Begründung** Zusammenschluss Schmalspurnetzte. Touristische Chancen	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48972	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Vorhaben "Doppelspur Vidmarhallen - Liebefeld - Köniz" ist im Koordinationsstand zurückzusetzen. **Begründung** Das Vorhaben weist starke Abhängigkeiten zur ZMB ÖV Köniz / Bern Süd auf. Eine Realisierung der Doppelspur würde mit den Erkenntnissen potentiell in Konflikt stehen. Das Vorhaben ist deshalb auf den Koordinationsstand VO oder ZE zurückzusetzen.	**Bemerkung** Die Doppelspur (DS) ist Bestandteil des Referenzzustandes der ZMB. Falls eine Verlängerung des RBS als längerfristige Bestvariante bestimmt würde, könnte ein Verzicht auf diesen DS-Abschnitt resultieren. Derzeit laufen die Projektierungsarbeiten in einer frühen Phase (Vorstudie als Grundlage für ein Vorprojekt). Zudem ist die Standortgebundenheit gegeben, das Projekt im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene als Festsetzung aufgeführt und die Finanzierung auf Bundesebene beschlossen. Eine Rückstufung des Vorhabens ist zurzeit nicht angezeigt, wird aber in den weiteren Arbeiten bei Bedarf geprüft. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50692	Association Jura bernois.Bienne 2735 Bévilard	**Demande / remarque** Déplacement de l’arrêt à Villeret (Coordination réglée): Le projet fait partie intégrante de la CRTU du Jura bernois 2021. Du point de vue de l’aménagement du territoire, le déplacement de l’arrêt est expressément souhaité pour améliorer l’effet de la desserte. La coordination spatiale a été réglée au niveau régional dans le cadre de la CRTU et confirmée via l’examen et l’approbation de la CRTU 2021 par le canton. La réalisation est prévue en 2025. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance
50316	Privatperson 3600 Thun	**Antrag / Bemerkung** Der Artikel gehört so nicht in den Richtplan*. Die Formulierung der hier im Richtplan Verkehr 22 angekündigten Massnahme mit Verlagerung von Bushaltestellen auf die Bahnhofsüdseite ignoriert die aktuelle Situation und lassen laufende Lösungsfindungen (aktuell läuft noch das Charrette Verfahren mit der Stadt) als obsolet erscheinen. Wäre ein Platzhalter für eine Massnahme bereits im Richtplan Verkehr 22 nötig, wäre eine lösungsneutrale Formulierung in der Art „Optimierung/Verbesserung der zentralen Bushaltestellen am Bahnhof Thun“ geeigneter.	**Bemerkung** Die Massnahme ist Bestandteil des behördenverbindlichen RGSK/Agglomerationsprogramms und dort als Zwischenergebnis aufgenommen (Massnahme TOW.KM-Mu.1, ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Süd und Erweiterung Hst. Postbrücke). Eine Anpassung und Konkretisierung im Richtplan ist vorgesehen, sobald Klarheit über die Ausgestaltung des Bushofs und des Verkehrsregimes im Rahmen des ESP Bahnhof Thun besteht. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Bevor durch die Stadt keine genaue Umsetzungsplanung vorliegt, wäre die zeitliche Abstimmung bzw. der Lösungsfindung vorgegriffen. Zudem müssten die weiteren angedachten und sich momentan in Diskussion befindenden Massnahmen (unterirdischer Bushof, geplante Brücken, etc. entsprechend auch im Richtplan integriert werden, damit dieser stringent ist). **Begründung** Nachdem die Mitwirkung zum ESP Bahnhof Thun aufgezeigt hat, dass die Südseite nicht mehrheitsfähig ist, der Maulbeerkreisel nicht entlastet wird "krebste" der Gemeinderat zurück (siehe Beilage). Als Bürger finde ich die Splittung des Bushofes auf zwei Seiten umständlich und erschwert gerade älteren Leuten/Behinderten die Öv-Anbindungen. Ein weiterer Punkt, dass hier der Taktfahrplan so oder so hinterfragt werden muss. Damit müssten zuerst zwingend die Anforderung an die Haltekanten der STI überprüft werden. Das Anfahren der Südseite führte 2020 zu einem Minus von 15% Passagieren. Wohnquartiere (inkl. denkmalgeschützter Bauten) auf der Südseite werden unnötig zusätzlich belastet und das Eingangstor unnötig verschandelt. Das laufende Charrette-Verfahren zeigt auch deutlich auf, dass die Umsteigepunkte kurz und an einem Ort gewünscht sind. Dazu ist genügend Freiraum auf der Nordseite vorhanden. Diese werden jedoch aus politischen und kommerziellen Interessen nicht optimal genutzt.	nicht berücksichtigt
50727	Einwohnergemeinde Leissigen	**Antrag / Bemerkung** Der ÖV-Anschluss Eisenbahn ist für die Gemeinde Leissigen wieder in Betrieb zu nehmen und der ÖV-Anschluss Bus aufzuheben. **Begründung** Gerade bei der Gemeinde Leissigen zeigt sich eindrücklich, wie widersprüchlich sich der Kanton bei der Umsetzung der hochgelobten Ziele verhält. Leissigen hatte seit jeher einen eigenen ÖV-An-schluss an die Eisenbahn. Im Rahmen einer sogenannten "Optimierung der internationalen An-schlüsse" wurde der ÖV-Anschluss Eisenbahn Leissigen mit der Begründung gestrichen, der eng getaktete Fahrplan lasse einen Halt in Leissigen nicht mehr zu. Als Alternative wurde nun ein Bus-betrieb eingerichtet. Es ist absolut unbegreiflich und unverständlich, dass eine bestehende ÖV-Infrastruktur Eisenbahn aufgegeben wird und	**Bemerkung** Das Vorhaben ist nicht Gegenstand der vorliegenden Richtplananpassungen. Eine Änderung ist zwingend einer öffentlichen Mitwirkung zu unterziehen und kann folglich erst im Rahmen der nächsten Richtplananpassung geprüft werden. Im Fall des Bahnhaltes in Leissigen wurde das Vorhaben bereits eingehend geprüft. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		mit einem ÖV-Anschluss Strasse kompensiert wird. Der Bahnhof Leissigen liegt geografisch mitten im Dorf, die Züge halten zum Kreuzen an, aber öffnen ihre Türen nicht. Dies widerspricht in allen Teilen der 4V-Strategie. Dass der Kanton mit solchem "Schildbürgertum" dann noch erreichen will, dass der Verkehr im Jahr 2050 klimaneutral sein soll, ist auf allen Ebenen naiv und unglaubwürdig. Gerade mit dem "Abschneiden" der ÖV-Anbindung Eisenbahn wird der Individualverkehr gefördert und nicht vermindert.	
50064	BLS Netz AG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die BLS Werkstätte Chliforst fällt weg. Dies wurde im neuen Sachplan berücksichtigt. Der neue Sachplan wird im Dezember 2022 vom Bundesrat bestätigt. **Begründung** -	**Bemerkung** Die Streichung des Standortes Chlyforst Nord und die gleichzeitige Aufnahme des neuen Standortes Oberburg sollten ursprünglich im Rahmen einer separaten Richtplananpassung erfolgen. Aufgrund des Vorprüfungsberichtes des Bundes wird die Änderung nun bereits im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassungen '22 umgesetzt. **Beurteilung** berücksichtigt
51960	Berner KMU 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Die Erfahrung mit dem priorisierten Bus- und Tramverkehr in der Stadt zeigt, dass dieser teils zu unnötigem Stauaufkommen und damit zu zusätzlicher Umweltbelastung führt. Eine generelle, radikale Lösung geht am Ziel vorbei. Situationen müssen einzeln und objektiv geprüft und mit Massnahmen bedacht werden. Das schlichte Verdrängen des motorisierten Privatverkehrs auf Tangentialen zeitigt keine bessere Ökobilanz als ein, ebenfalls im Richtplan proklamiertes, Zentrum der kurzen Wege. Unverständlicherweise wird im Richtplan davon ausgegangen, dass nicht für alle Verkehrsmittel die Wege kurz sein müssen. Dies ist aber eine Voraussetzung um die Gesamtmobilität nachhaltiger zu gestalten. Die vielleicht hinter dem Überlegungsfehler liegende Problematik ist im Themenbereich der Flächenkonkurrenz zu verorten. Dies ist aber eine andere Angelegenheit, in welcher effektive Kapazitätsprobleme von Wohlfühlaspekten zu unterschieden sind. Auch diesbezüglich ist der Richtplan nicht klar. Die Verfolgung von mehr Nachhaltigkeit im Verkehr verlangt nach Situationsanalysen vor der Lösungsverkündigung und rationeller, nicht emotionaler Entscheidungen. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
50284	Wenger Plattner 3000 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die im Massnahmenblatt B_05 / Prioritäten im öffentlichen Regionalverkehr / S-Bahn / Oberaargau vorgesehene Richtplanfestsetzung «Die Funktionalität des Baudienststützpunktes wird in Herzogenbuchsee konzentriert» sei ersatzlos zu streichen. **Begründung** 1. Die Helvetia ist wie erwähnt Eigentümerin des aus den Parzellen Nrn. 258, 669 und 25 bestehenden ehemaligen HGC-Areals mit einer Gesamtfläche von über 17000 m2 in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Herzogenbuchsee. Es handelt sich zusammen mit dem angrenzenden Fenaco-Areal um ein hervorragend erschlossenes Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiet im Zentrum von Herzogenbuchsee. Das Areal wurde im Rahmen der Ortsplanungsrevision von Herzogenbuchsee von 2017 von der Arbeitszone in die Zone mit Planungspflicht ZPP E umgezont, welche eine verdichtete Wohn- und Dienstleistungsüberbauung von guter Siedlungsqualität und sorgfältig gestalteten Aussenräumen bezweckt (Art. 9 Abs. 2 GBR Herzogenbuchsee). Die ZPP E wurde vom AGR genehmigt. Die Planungsarbeiten für die Ausarbeitung der Ü0 sind im Gange. Der Studienauftrag wurde abgeschlossen und der Jurybericht ist in Ausarbeitung. Die gemäss ZPP E für die Erschliessung des Entwicklungsgebietes Bahnhof West erforderliche Überbauungsordnung Quartiersammelstrasse West wurde vom AGR vorgeprüft und von der Gemeinde Herzogenbuchsee öffentlich aufgelegt. 2. Gemäss Informationen der Helvetia beabsichtigt die SBB, den heute in Langenthal untergebrachten Baudienststützpunkt in den Bahnhofbereich Herzogenbuchsee zu verlegen, mithin genau in jenen Bereich, der im Rahmen der ZPP E und der benachbarten ZPP A zurzeit entwickelt wird und einer verdichteten Wohnnutzung zugeführt werden soll. Das Ansinnen, eine lärmintensive Nutzung wie einen Bahn-Baudienststützpunkt ausgerechnet in unmittelbarer Nähe verdichteten Wohn- und Dienstleistungs-Entwicklungsareals realisieren zu wollen, ist unsinnig und verletzt raumplanungs- und umweltrechtliche Grundsätze: Ein Baudienststützpunkt der SBB ist wie erwähnt lärmintensiv. Gearbeitet wird insbesondere nachts, mit schwerem Gerät, lauten Aggregaten und Eisenbahnmanövern. Die Unterbringung eines solchen Stützpunktes mitten im Siedlungsgebiet steht in offensichtlichen Widerspruch zu den Planungszielen und -grundsätzen des RPG, insbesondere zu Art. 1 Abs. 2 Bst. A bis RPG (Siedlungsentwicklung nach innen unter	**Schlagworte** Herzogenbuchsee **Bemerkung** Der Baudienststützpunkt wird neu als eigenständiges Vorhaben mit Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgeführt. Das Vorhaben «Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage» bleibt mit Koordinationsstand Festsetzung im Richtplan bestehen. Es wird ein Verweis auf die Abhängigkeit zum Baudienststützpunkt ergänzt, bzw. umformuliert. Zusätzlich werden in den Erläuterungen die offenen Punkte der räumlichen Abstimmung und die Abhängigkeit zu den BehiG-Massnahmen in Langenthal erklärt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Wahrung einer angemessenen Wohnqualität), Art. 3 Abs. 3 Bst. a RPG (zweckmässige Zuordnung von Wohn- und Arbeitsgebieten), Bst. a bis bessere Nutzung von Industriebrachen, Verdichtung der Siedlungsfläche), Bst. b (Schutz von Wohngebieten vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen) und Art. 3 Abs. 4 RPG (sachgerechte Standorte von Infrastrukturbauten). 3. Die weit fortgeschrittenen Planungsarbeiten für die Überbauungsordnung in der ZPP E sind abgestimmt auf die öffentlich aufgelegte Überbauungsordnung Quartiersammelstrasse West (vorne Rz. 1). Das SBB-Vorhaben greift direkt in den Strassenperimeter ein und würde eine Neuplanung sowohl der Strasse als auch der ZPP bzw. Überbauungsordnung E auslösen. Jahrelange Planungsarbeit der Gemeinde und der Grundeigentümer in qualitätssichernden Verfahren würden mit diesem Vorhaben zunichtegemacht und in unnötiger und unzulässiger Weise Werte vernichtet. 4. Gleichermassen problematisch und unzulässig ist das SBB-Projekt unter umweltrechtlichen Aspekten. Soweit es nicht zu einer Überschreitung der massgebenden Lärmgrenzwerte führt und schon deshalb unzulässig ist, verletzt eine solche Anordnung einer lärmintensiven Anlage jedenfalls das Vorsorgeprinzip nach Art. 11 Abs. 2 USG. Die Konflikte, die sich aus einer solchen Nutzung ergeben würden sind offensichtlich und müssen vermieden statt unterstützt werden. 5. Der Standort für einen solchen Baudienststützpunkt mitten im Siedlungsgebiet ist unvernünftig und unzulässig und die Eigentümerschaften wie auch die Gemeinde Herzogenbuchsee werden sich dagegen zur Wehr setzen. Es erstaunt vor diesem Hintergrund, dass sich der Kanton, welcher die Entwicklungsplanungen im Bahnhofgebiet Herzogenbuchsee unterstützt und genehmigt hat, in der Richtplananpassung '22 eine Festsetzung vorsieht, die in diametralen Widerspruch zu diesen Entwicklungsabsichten steht und diese in höchstem Mass kompromittiert. Es ist für die Grundeigentümerin unverständlich, weshalb sich der Kanton hier als Unterstützer einer solchen unsinnigen Nutzung und die daraus resultierenden Konflikte zur Verfügung stellen will. Die SBB ist anzuhalten, einen sachgerechten Standort für ihren Baudienststützpunkt zu suchen; im Zentrum von Herzogenbuchsee ist er jedenfalls nicht sachgerecht und unzulässig. 6. Soweit der Grundeigentümerin bekannt, wurde die strittige Richtplananpassung weder mit der Standortgemeinde Herzogenbuchsee	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		noch mit der Planungsregion Oberaargau abgestimmt. Trifft dies zu, liegt darin eine Verletzung von Art. 104 Abs. 1 und 2 BauG. Die Richtplananpassung ist auch aus diesem Grund nicht zu beschliessen.	
50076	mon bijou recht Im Auftrag der Gemeinde Herzogen-buchsee	**Antrag / Bemerkung** Die im Massnahmenblatt B_05 definierte Festsetzung, wonach die Funktionalität des Baudienststützpunktes in Herzogenbuchsee konzentriert und die dort derzeit genutzten Anlagen für den Güterverkehr in Langenthal GB kompensiert werden sollen, ist ersatzlos zu streichen. **Begründung** Unter dem Untertitel, „Prioritäten im öffentlichen Regionalverkehr/S-Bahn" wird zur Region Oberaargau als Festsetzung ausgeführt: „Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage. Erstellung BehiG-konforme Zugänge und Perrons in Langenthal und Herzogenbuchsee und Ausbau der Perronflächen. Dadurch entfällt im Bahnhof Langenthal ein Gleis. Die Funktionalität des Baudienststützpunktes wird in Herzogenbuchsee konzentriert, die dort derzeit genutzten Anlagen für den Güterverkehr werden in Langenthal GB kompensiert." Der in Rot gehaltene Text ist dem Richtplan als Aktualisierung beigefügt worden. Herzogenbuchsee verfolgt seit Jahren die Entwicklung eines Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Bahnhof. Dazu das Folgende: Zu Beginn der letzten Ortsplanungsrevision wurde im Jahr 2010 ein Bevölkerungsforum durchgeführt. In einem partizipativen Prozess wurden verschiedene Ideen für die Entwicklung und Zukunft der Gemeinde diskutiert. Die Resultate fanden Eingang in das Räumliche Entwicklungskonzept (REK), das Ende 2010 von der Gemeinde beschlossen wurde. Als Schwerpunkt der künftigen Entwicklung wurde das Dorfkerngebiet mit den Bahnhofquartieren Ost und West bezeichnet. Auf der Basis des REK wurde die Ortsplanung 2015 von der Gemeinde beschlossen. Für das Gebiet östlich und westlich des Bahnhofs Herzogenbuchsee wurde 2013 ausserdem eine Richtplanung erlassen. Diese wurde in den Jahren 2016 — 2019 im Rahmen eines Gesamtkonzepts zu einem Masterplan weiterentwickelt, mit ausgeprägter Verdichtung und städte-baulicher Ausgestaltung der Bahnhofquartiere. Das Bahnhofsgebiet ist ausserdem ein aktiv bewirtschafteter wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) gemäss kantonalem Richtplan («ESP	**Schlagworte** Herzogenbuchsee **Bemerkung** Der Baudienststützpunkt wird neu als eigenständiges Vorhaben mit Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgeführt. Das Vorhaben «Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage» bleibt mit Koordinationsstand Festsetzung im Richtplan bestehen. Es wird ein Verweis auf die Abhängigkeit zum Baudienststützpunkt ergänzt, bzw. umformuliert. Zusätzlich werden in den Erläuterungen die offenen Punkte der räumlichen Abstimmung und die Abhängigkeit zu den BehiG-Massnahmen in Langenthal erklärt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Herzogenbuchsee Bahnhof»). Das Planungsgebiet wurde 2016 ins kantonale ESP-Programm aufgenommen. Für das Gebiet westlich der Bahnanlage, dem Bahnhofgebiet West, wurde auf der Basis des Masterplans ein städtebauliches Richtprojekt erarbeitet. Dieses wird in einem derzeit laufenden Verfahren in einer Zone mit Planungspflicht «ZPP A Bahnhof West» festgelegt. Gemäss der Richtprojektierung soll auf dem ehemaligen Industrieareal ein neuer, urban geprägter Ortsteil entstehen, der ein Miteinander von Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe vorsieht. Die neuen ZPP-Vorschriften stehen kurz vor der öffentlichen Mitwirkung. Das ebenfalls westlich der Bahnanlage gelegene ehemalige HGC-Areal wurde kürzlich von der Arbeitszone in eine Zone mit Planungspflicht («ZPP E») umgezont, welche eine Wohnüberbauung ermöglicht. Die Ortsplanungsrevision erlangte 2017 Rechtskraft. Für das Areal wurde bereits ein Studienauftrag abgeschlossen. Der Jury-Bericht ist derzeit in Arbeit und die Ausarbeitung einer Überbauungsordnung steht unmittelbar bevor. Gemäss Art. 1 RPG sind alle raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kantonen und Gemeinden zu koordinieren (Art. 1 und 2 RPG; «Koordinationsprinzip»). Art. 3 RPG hält die Planungsgrundsätze fest. Dabei verlangt Abs. 3 unter anderem: Die Siedlungen sind demnach nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen. Insbesondere sollen Massnahmen getroffen werden zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen und der Möglichkeiten zur Verdichtung der Siedlungsfläche; Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden». In Abs. 4 derselben Vorschrift wird festgehalten: Für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sind sachgerechte Standorte zu bestimmen. Insbesondere sollen regionale Bedürfnisse berücksichtigt und störende Ungleichheiten abgebaut werden. Nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Lebensgrundlagen, die Bevölkerung und die Wirtschaft sollen vermieden oder gesamthaft gering gehalten werden. Mit dem Projekt für den Unterhaltsstützpunkt wird eine mindestens zweitweise lärmintensive Infrastrukturanlage, die auch während den Nachtstunden betrieben wird, mitten in einem Gebiet vorgesehen, dass einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt bildet und eine Verdichtung nach innen ermöglichen soll. Es ist schon heute klar, dass die Bewohnerinnen und	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Bewohner der ZPP A und ZPP E durch den Unterhaltsstützpunkt lästige Einwirkungen in Form von Lärm, allenfalls auch von Erschütterungen zu gewärtigen hätten. Weil diese Einwirkungen teilweise auch nachts stattfinden, wiegen sie doppelt schwer. Das Projekt beeinträchtigt oder verunmöglicht daher die angestrebte Entwicklung und insbesondere auch die Verdichtung nach innen. Regionale Bedürfnisse werden nicht berücksichtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Bevölkerung vergrössert, statt vermieden. Aus raumplanerischer Sicht erweist sich daher die vorgeschlagene Festsetzung in der Aktualisierung des kantonalen Richtplans als falsch. Sie widerspricht der bisherigen Planung diametral und steht der Entwicklung des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts entgegen. Anderes kommt hinzu: Eines der dominanten Prinzipien des Umweltrechts ist das sog. Vorsorgeprinzip. Gemäss Art. 1 Abs.2 USG sind Einwirkungen, die schädlich oder lästig werden können, im Sinne der Vorsorge frühzeitig zu begrenzen. Eine Konkretisierung des Vorsorge-prinzips findet sich in Art. 11 Abs. 2 USG, wonach unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung die Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen sind, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Das Vorsorgeprinzip findet schliesslich auch seinen Niederschlag in Art. 7 Abs. 1 lit. a [SV. Laut Art. 25 Abs. 1 USG dürfen neue ortsfeste Anlagen grundsätzlich nur errichtet werden, wenn die durch diese Anliegen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten. Allerdings ist zu beachten, dass bei überwiegenden Interessen an einer Anlage allenfalls Erleichterungen gewährt werden können (Abs. 2 sowie Art. 7 Abs. 2 [SV); können beispielsweise bei Eisenbahnanlagen die Innmissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, müssen auf Kosten des Anlageeigentümers die vom Lärm betroffenen Gebäude durch Schallschutzfenster oder ähnliche bauliche Massnahmen geschützt werden. Aus dem Um-weltschutzrecht ergibt sich zunächst, dass lästige oder schädliche Einwirkungen so weit wie möglich vermieden oder zumindest begrenzt werden sollen. Sodann verlangt das Recht im Grundsatz, dass neue ortsfeste Anlagen nur errichtet werden dürfen, wenn die niedrigen Planungswerte eingehalten werden können. Ausnahmen bzw. Erleichterungen sind zwar möglich, aber nur unter besonderen Umständen. Namentlich wären überwiegende öffentliche Interessen erforderlich. Wie bereits unter II./1./h ausgeführt, widerspricht die Aktualisierung auch Art. 104	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Abs. 1 BauG, wonach die Region bei der Planung hätte begrüsst werden müssen. n. Unzulässig ist im Weiteren, dass diese einschneidende Änderung in einen Test eingefügt wird, der bereits als „Festsetzung" geführt wird. Allein die Tatsache, dass die SBB ihren Stützpunkt gerne nach Herzogenbuchsee verschieben würden, erlaubt es nicht, den Standort bereits als „Festlegung" zu führen, zumal das Vorhaben offensichtlich erheblichen Koordinationsbedarf aufweist. Ebenfalls nicht zulässig ist es, die im Richtplan bereits als Festsetzung enthaltene und grundsätzlich unbestrittene Umsetzung des BehiG und die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Publikumsanlagen neu mit der Verschiebung des Unterhaltsstützpunkts zu verbinden, zumal es sich dabei um zwei komplett unterschiedliche Themen handelt. Es ist bereits absehbar, dass der Baudienststützpunkt in Herzogenbuchsee umweltschutzrechtlich nicht innerhalb der geltenden Normen betrieben werden könnte. Bevor im Richtplan eine entsprechende Festlegung vorgenommen werden könnte, muss eine umfassende umweltrechtliche und raumplanerische Interessenabwägung vorgenommen werden. Darin sind auch die Anliegen der Standortgemeinde sowie insbesondere auch der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer mit einzubeziehen.	
50287	Burgergemeinde Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Massnahme B_05 "2. Tramachse Zentrum Bern" (S. 89) sei aus dem Richtplan zu entfernen. **Begründung** Die Massnahme B_05 "2. Tramachse Zentrum Bern" ist im Richtplan bislang als Zwischenergebnis eingestuft. In der aufgelegten Version ist eine Rückstufung auf eine Vororientierung vorgesehen. Offenbar wird die Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahr 2012 nicht mehr als aktuell beurteilt. Die Burgergemeinde Bern ergreift hiermit die Gelegenheit gegen den Spurausbau ernsthafte Bedenken anzumelden und die gänzliche Entfernung dieser Massnahme aus dem Richtplan zu beantragen. Bereits heute ist die Belastung des Bahnhofplatzes mit öffentlichen Verkehrsmitteln gross. Gleichzeitig fehlt eine taugliche und verkehrssichere Führung des Fuss- und Langsamverkehrs, was regelmässig zu gefährlichen Verkehrssituationen führt. Die Burgergemeinde Bern fordert im Einklang mit	**Bemerkung** In der derzeit laufenden Aktualisierung der ZMB "Zweite Tramachse Innenstadt Bern" werden neue Erkenntnisse aufgenommen und eine realisierbare Lösung mit neuen Ansätzen herausgearbeitet. Die ÖV Netzstrategie 2040 der Kernagglomeration Bern der Regionalkonferenz Bern-Mittelland zeigt auf, dass die Nachfrage in der ganzen Kernagglomeration und insbesondere auf den bereits heute kritischen Abschnitten im Stadtzentrum zunehmen wird. Zur Bewältigung dieser Nachfrage müssen die Kapazitäten auf den Hauptlinien stark ausgebaut werden. Die Entlastung der bestehenden Traminfrastruktur in der Innenstadt ist daher immanent wichtig. Der Streichung der Massnahme kann nicht zugestimmt werden. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		dem Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bern (STEK), dass tangentiale Verbindungen gefördert und realisiert werden, so dass die Innenstadt entlastet wird. Mit dem neuen Bahnhof am Europaplatz und den Verbesserungen am Bahnhof Wankdorf werden die Umsteigebeziehungen für die S-Bahn deutlich verbessert, womit die Reduktion des öffentlichen Verkehrs auf dem Bahnhofplatz realistisch ist. Der angedachte Spurausbau auf dem Bahnhofplatz steht dieser Strategie und Entwicklung diametral entgegen. Die Massnahme B_05 "2. Tramachse Zentrum Bern" ist daher nicht nur zurückzustufen, sondern gänzlich aus dem Richtplan zu entfernen.	
50285	Burgergemeinde Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Massnahme B_05 "BLS-Werkstätte Chliforst Nord" (S. 86) sei aus dem Richtplan zu entfernen. **Begründung** Unter der Massnahme B_05 ist (unverändert) die "BLS-Werkstätte Chliforst Nord" als Festsetzung vorgesehen. Dem Hinweis ist zu entnehmen, dass dieses Vorhaben im Rahmen einer separaten Richtplanan-passung im Zusammenhang mit dem Eintrag im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene im Sommer 2022 aktualisiert und in eine öffentliche Mitwirkung gegeben wird. Die Planung einer neuen Werkstätte in Chliforst Nord wurde gestoppt. Neu ist die Realisierung einer Werkstätte in Oberburg vorgesehen, welche nach dem Verständnis der Burgergemeinde Bern den umstrittenen Standort im Chliforst obsolet macht. Das Projekt in Oberburg wird bis Ende 2023 weiter ausgearbeitet und anschliessend dem BAV zur Genehmigung vorgelegt (vgl. Medienmitteilung vom 24. Februar 2022). Der Burgergemeinde Bern ist bekannt, dass die BLS die Streichung des Standorts Chliforst Nord im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) und die entsprechende Eintragung des Standorts Oberburg in Burgdorf gegenüber dem BAV beantragt hat. Die Festsetzung im Richtplan betreffend die Werkstätte in Chliforst Nord entspricht daher nicht mehr dem aktuellen Planungsstand und ist daher aus dem Richtplan zu entfernen.	**Bemerkung** Die Streichung des Standortes Chlyforst Nord und die gleichzeitige Aufnahme des neuen Standortes Oberburg sollten ursprünglich im Rahmen einer separaten Richtplananpassung erfolgen. Aufgrund des Vorprüfungsberichtes des Bundes wird die Änderung nun bereits im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassungen '22 umgesetzt. **Beurteilung** berücksichtigt
50609	Privatperson 3634 Thierachern	**Antrag / Bemerkung** Die Massnahme im Richtplan Verkehr 22 ist in eine lösungsneutrale Formulierung umzuformulieren in:	**Bemerkung** Die Massnahme ist Bestandteil des behördenverbindlichen RGSK/Agglomerationsprogramms und dort als Zwischenergebnis aufgenommen (Massnahme TOW.KM-Mu.1, ESP Bahnhof Thun –

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		„Optimierung/Verbesserung der zentralen Bushaltestellen am Bahnhof Thun“ **Begründung** Durch die Aufteilung der Busstandorte wird das Umsteigen zwischen 2 Busbahnhöfen umständlich, zeitraubend, und ist gerade für ältere Leute sowie für Behinderte eine Zumutung. Für Einwohner aus anliegenden Gemeinden kann so die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unattraktiv werden. Beim letzten "Versuch" stellte die STI einen Rückgang von 15% in der Personenförderung fest. Verkehrstechnische Lösungen für Umsteigesituationen- / Fahrpläne werden nicht situations- und zeitgemäss genutzt (u.a. Fliesskanten, …) Bei der Mitwirkung der ESP-Bahnhof-Thun im 2020 wurde als begründetes Fazit festgehalten, dass eine Verlagerung von Bushaltestellen auf die Südseite keine Lösung darstellt. Dies jetzt in den Massnahmenplan erneut festzulegen führt zu keiner ergebnisoffenen Lösungsfindung. Zudem sind aktuell laufende Mitwirkungen (u.a. Charetten) nicht abgeschlossen und stehen erst vor der Findungsphase. ….	Bushoferweiterung Süd und Erweiterung Hst. Postbrücke). Eine Anpassung und Konkretisierung im Richtplan ist vorgesehen, sobald Klarheit über die Ausgestaltung des Bushofs und des Verkehrsregimes im Rahmen des ESP Bahnhof Thun besteht. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51937	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Priorität “Tram Länggasse” ist durch “Kapazitätserhöhung ÖV Länggasse” zu ersetzen. **Begründung** Inwiefern zur Kapazitätserhöhung des ÖV in die Länggasse die Tramlösung optimal ist, muss überprüft werden. Die beantragte Formulierung lässt Spielraum für weitere Varianten offen. Im Übrigen ist der prognostizierten erhöhten Verkehrsnachfrage im Länggass-Quartier in erster Linie mittels Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu begegnen.	**Bemerkung** Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Wyler Länggasse wurde 2018 abgeschlossen. Daraus hat sich als Bestvariante die Erschliessung mit einem Tram ergeben, weshalb das ursprüngliche Vorhaben im Richtplan mit «Tram Länggasse» betitelt wurde. Im Rahmen der ZMB ist die grundsätzliche räumliche Koordination dieses Vorhabens erfolgt und die technische Machbarkeit wurde bestätigt. Einzelne Konflikte wurden erkannt und ein Verkehrsmonitoring zur besseren Beurteilung der Verkehrsentwicklung gestartet. Basierend auf den Ergebnissen des Verkehrsmonitorings wird das Vorhaben weiterentwickelt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51940	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Prioritäten für die Erschliessung von Köniz sind zu konsolidieren. **Begründung** Die Massnahme beinhaltet diverse Prioritäten, welche grosse Abhängigkeiten voneinander	**Bemerkung** Mit der derzeit laufenden Zweckmässigkeitsbeurteilung ÖV Köniz / Bern Süd wird die längerfristige Erschliessung im Korridor Bern Süd-Köniz-Schwarzenburg untersucht. Die Option einer Verlängerung der RBS-Linie Solothurn Bern wird dabei anderen Erschliessungsvarianten gegenübergestellt. Eine

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		haben (Buslinie 10 Bern-Köniz Kapazitätssteigerung, Doppelspurausbauten S6, öV-Erschliessung Köniz langfristig, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld, ÖV-Erschliessung Inselareal Langfristig). Diese sollten besser miteinander vernetzt werden, um Doppelspurigkeiten zu verhindern. So würde z.B. eine Verlängerung der RBS unterirdisch ermöglichen, dass ein Teil des oberirdischen Bahntrasses der S6 zurückgebaut werden kann, und der dafür genutzte Boden anderweitig genutzt und entlärmt wird. Dies verhindert auch die Barriereschliessungen über die Könizstrasse, steht aber im Widerspruch zum Doppelspurausbau auf derselben Linie.	Konsolidierung der Prioritäten für die Erschliessung von Köniz findet mit der Untersuchung der unterschiedlichen Varianten bereits statt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48342	Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK5) 3600 Thun	**Antrag / Bemerkung** Die RVK 5 beantragt weiter, dass unter «Prioritäten im öffentlichen Ortsverkehr» beim ESP Bahnhof Thun die vollständigen Massnahmen gemäss dem AP Thun 4. Generation (Massnahmen TOW.KM-Mu.1/Mu.2/Mu.3) aufgenommen werden. Neben den bereits im Richtplan enthaltenen Massnahmen (Umgestaltung Verkehrsknotenpunkt, PU Süd) sind auch die «Personenunterführung Mitte» und die «Umgestaltung/Erweiterung der Haltestelle Postbrücke» integraler Bestandteil der Planungen zum ESP Bahnhof Thun. **Begründung** Die verschiedenen Massnahmen zum ESP Bahnhof Thun sind voneinander abhängig. Die Verschiebung von einzelnen Bushaltestellen auf die Bahnhofsüdseite bedingt eine Stärkung der Umsteigebeziehung Bus-Bus und damit eine Umgestaltung der Haltestelle Postbrücke sowie einen Ausbau der PU Mitte. Dies hat sich im 2022 durchgeführten Charrette-Verfahren der Stadt Thun zum ESP Bahnhof bestätigt. Aktuell erfolgt die Synthese dazu. Danach sind zeitnah Vertiefungsplanungen und erste Umsetzungsschritte vorgesehen.	**Bemerkung** Eine Neuaufnahme müsste einer öffentlichen Mitwirkung unterzogen werden und kann folglich erst im Rahmen der nächsten Richtplananpassungen geprüft werden. Zudem ist die Richtplanrelevanz der einzelnen Vorhaben zu prüfen, sobald sie konkretisiert worden sind. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48341	Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK5) 3600 Thun	**Antrag / Bemerkung** Die RVK 5 begrüsst die Aufstufung der S-Bahn Haltestelle Thun Nord von einem Zwischenergebnis in eine Festsetzung. Die RVK 5 beantragt aber, dass unter Prioritäten im öffentlichen Ortsverkehr zusätzlich die Bustangente Thun West – Nord – Steffisburg als «Festsetzung» aufgenommen wird, so wie dies im RGSK2021 (Massnahme TOW.ÖV-Str. 3) beantragt wird. **Begründung** Die neue Tangentiale ÖV-Verbindung zwischen den Einkaufs-, Wohn- und	**Bemerkung** Es handelt es sich um ein Angebotsthema und ist deshalb nicht im Richtplan aufzunehmen, da abgesehen von der Haltestelle Thun Nord keine richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen erforderlich sind. Das Vorhaben ist im ÖV-Angebotskonzept zu planen und festzulegen. Unabhängig davon könnte eine entsprechende Aufnahme nicht ohne öffentliche Mitwirkung erfolgen und kann folglich erst im Rahmen der nächsten Richtplananpassung geprüft werden. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Arbeitsschwerpunkten im Westen und Norden der Stadt Thun schafft eine direkte Verbindung der ESP Bahnhof Steffisburg und ESP Thun-Nord inkl. einer Weiterführung bis zum Zentrum Oberland. Die Tangentiallinie ist ein wichtiger Bestandteil der geplanten Entwicklung des ESP Thun Nord und wird bereits nicht-explizit im kantonalen Richtplan erwähnt («Vernetzung Bahn-Bus»). Eine nicht-namentliche Erwähnung der Tangentiallinie kommt aus diesem Grund einer inhaltlichen Lücke im Richtplan gleich, weshalb die RVK 5 fordert, diese zu schliessen. Die Linie wurde in einer Angebotsstudie der RVK 5 im Jahr 2020 vertieft geplant und im Regionalen Angebotskonzept 2022-2025 beantragt. Der Start zum dreijährigen Versuchsbetrieb ist per Dezember 2024 vorgesehen.	nicht Gegenstand der Anpassung
48976	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Sinnhaftigkeit der neuen Einträge "Tramstrecke Freudenbergerplatz - Guisanplatz" und "Tramlinie Saali - Gümligen" ist nochmals zu prüfen. Bei positivem Fazit wird zusätzlich eine Tramverbindung Freudenbergerplatz - Saali / - Tiefenmösli als Vororientierung aufgenommen. **Begründung** Die beiden geplanten Tramstrecken hängen unmittelbar vom ASTRA-Projekt Bypass Ost ab, das sich derzeit in der Planung befindet. Es soll nochmals geprüft werden, ob es sinnvoll ist, bereits mögliche Tramverbindungen auf dem rückgebauten Trassee in den Richtplan aufzunehmen (und damit dem laufenden Planungsprozess für die Ausgestaltung des alten Trassees vorzugreifen). Falls ja, soll zusätzlich die Verlängerung der Tramlinie 7 Richtung Osten berücksichtigt werden, die ebenfalls als Option diskutiert wird.	**Bemerkung** Die beiden Vorhaben wurden erst als Vororientierung aufgenommen und sind somit auch noch nicht definitiv. Zudem wird im Massnahmenblatt und in den Erläuterungen auf die Abhängigkeiten zum ByBO hingewiesen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49173	Verein Spurwechsel Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Sinnhaftigkeit der neuen Einträge "Tramstrecke Freudenbergerplatz - Guisanplatz" und "Tramlinie Saali - Gümligen" ist nochmals zu prüfen. Bei positivem Fazit wird zusätzlich eine Tramverbindung Freudenbergerplatz - Saali / - Tiefenmösli als Vororientierung aufgenommen. **Begründung** Die beiden geplanten Tramstrecken hängen unmittelbar vom ASTRA-Projekt Bypass Ost ab, das sich derzeit in der Planung befindet. Es soll nochmals geprüft werden, ob es sinnvoll ist, bereits mögliche Tramverbindungen auf dem rückgebauten Trassee in den Richtplan aufzunehmen (und damit dem laufenden	**Bemerkung** Die beiden Vorhaben wurden erst als Vororientierung aufgenommen und sind somit auch noch nicht definitiv. Zudem wird im Massnahmenblatt und in den Erläuterungen auf die Abhängigkeiten zum ByBO hingewiesen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Planungsprozess für die Ausgestaltung des alten Trassees vorzugreifen). Falls ja, soll zusätzlich die Verlängerung der Tramlinie 7 Richtung Osten berücksichtigt werden, die ebenfalls als Option diskutiert wird.	
50062	Gemeinderat Biel	**Antrag / Bemerkung** Die Stadt Biel und die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura erarbeiten derzeit ein Konzept für den öffentlichen Verkehr der Agglomeration Biel. Mittelfristig sollte die Weiterentwicklung des Busnetzes erhebliche Verbesserungen bewirken. Langfristig wird es erforderlich sein, der Erschliessung durch die Bahn mehr Gewicht zu verleihen, um innerhalb der Agglomeration Biel eine Verschiebung des Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu unterstützen. Der Gemeinderat macht in diesem Zusammenhang auf das signifikante Potential der Entwicklung eines S-Bahn-Netzes für die Bieler Agglomeration aufmerksam, um einen Teil des Agglomerationsverkehrs auf die Schiene zu verlagern. Der Gemeinderat möchte, dass die Entwicklung einer «S-Bahn Biel» bei der kantonalen Richtplanung berücksichtigt wird. Die Ziele und Entwicklungsprinzipien für ein Bieler S-Bahn-Netz sind die folgenden: - Die Stärkung der Erschliessung der Entwicklungsachsen der Agglomeration mit einem 15-Minuten-Takt Richtung Bözingenfeld bis Grenchen und Richtung Brügg bis Lyss sowie einen 7.5-Minuten-Takt Richtung Nidau und Ipsach. - Das Verbinden der Entwicklungsschwerpunkte durch direkte und schnelle Verbindungen mit der Verlängerung der Bahnlinie von Neuenburg (S2) Richtung Bözingenfeld bis Grenchen Nord und optimalen Anschlüssen in Grenchen Nord auf den IC 51 sowie eine Tangente Bern—Lyss—Bözingenfeld. - Den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld möglichst nahe erschliessen, mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle im Bözingenfeld West. Siehe Konzeptgrafik einer künftigen «S-Bahn Biel» (mrs partner) in der schriftlichen Stellungnahme. **Begründung** -	**Bemerkung** Das Anliegen ist im Grundsatz berechtigt. Es handelt sich allerdings in einem ersten Schritt um eine Angebotsfrage, die nicht im kantonalen Richtplan festgelegt wird. Das Strategiekapitel B3.3 ist bewusst allgemein gehalten und soll nicht die Taktdichte auf konkreten Linienabschnitten definieren. Die langfristige Planung des schienengebundenen Regionalverkehrs in der Region Biel kann mit dem AÖV gemeinsam angegangen und in anderen Planungsinstrumenten festgehalten werden. Die konkreten Infrastrukturanpassungen welche sich daraus ergeben, sind danach richtplanrelevant. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48971	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung** In der bisherigen Version beinhaltete das Massnahmenblatt auch betriebliche Elemente.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die Streichung der beiden Punkte unter "Vorgehen" werden nachvollziehbar begründet. **Begründung** Die Streichung des ersten und vierten Punktes unter "Vorgehen" wird in den Erläuterungen nicht behandelt und ist deshalb nicht nachvollziehbar.	Diese wurden im Rahmen dieser Anpassungsrunde in den Strategieteil verschoben. Es hat sich an der Praxis der beiden genannten Punkte nichts geändert, sie sind aber für die infrastrukturellen Vorhaben im Massnahmenblatt nicht relevant und wurden deshalb gelöscht. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49453	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die SVP steht der BLS-Werkstätte Chliforst Nord skeptisch ge-genüber. Dies sei hier einmal mehr angemerkt im Wissen, dass dieses Vorhaben im Rahmen einer separaten Richtplananpassung im Zusammenhang mit dem Eintrag im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene im Sommer 2022 aktualisiert und in eine öffentliche Mitwirkung gegeben wird. Im Weiteren stellt sich die Frage, ob weitere Umstellungen auf Trambetrieb zeitgemäss sind, zumal das Tram mehr Lärm verursacht als Busse. **Begründung** -	**Bemerkung** Die Streichung des Standortes Chlyforst Nord und die gleichzeitige Aufnahme des neuen Standortes Oberburg sollten ursprünglich im Rahmen einer separaten Richtplananpassung erfolgen. Aufgrund des Vorprüfungsberichtes des Bundes wird die Änderung nun bereits im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassungen '22 umgesetzt. **Beurteilung** berücksichtigt
48964	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Zielsetzung darf das Potential des Fuss- und Veloverkehrs im Orts- und Regionalverkehr nicht vernachlässigen. **Begründung** Die bestehende Formulierung ignoriert das Potential des Fuss- und Veloverkehrs als praktische und umweltfreundliche Fortbewegungsart im Orts- und Regionalverkehr. Eine mögliche Formulierung wäre: "Künftige Mobilitätsbedürfnisse im nachfragestarken Orts- und Regionalverkehr werden weitgehend durch emissionsarme und flächeneffiziente Verkehrsmittel abgedeckt. Dem öffentlichen Verkehr kommt dabei eine zentrale Rolle zu. Der Kanton..."	**Bemerkung** Die Formulierung wird angepasst. **Beurteilung** berücksichtigt
46094	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Zielsetzung und folglich auch die Massnahmen sollen angepasst werden: Künftige Mobilitätsbedürfnisse im nachfragestarken Orts- und Regionalverkehr sollen mit dem Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden.	**Bemerkung** Im Sinne der Gesamtmobilitätsstrategie und vor dem Hintergrund, dass eine gesamte Mobilitätskette aus mehreren Verkehrsmitteln besteht, ist die Priorisierung zweckmässig. Zudem geht es im Massnahmenblatt B_05 explizit um den ÖV, der Fuss- und Veloverkehr wird im Massnahmenblatt B_09 beziehungsweise im Sachplan Veloverkehr

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Der öV leistet die Grundversorgung für alle Menschen, die darauf angewiesen sind. **Begründung** Der Investitions- und Aufholbedarf situiert sich nicht im Bereich des öffentlichen Verkehrs, sondern beim Veloverkehr. 6 Seiten Prioritäten für den öffentlichen Regional- und Ortsverkehr binden viel Personal- und Finanzressourcen. Der öffentliche Verkehr kann aber, bei allen Vorteilen, es in Bezug auf Platz, Energie und Gesundheit mit dem Fuss und Veloverkehr nicht aufnehmen. Deswegen ist der Fuss- und Veloverkehr für künftige Mobilitätsbedürfnisse zu priorisieren.	behandelt. Überlegungen zum Modalsplit und der Priorisierung einzelner Verkehrsmittel erfolgt im Strategieteil. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
46967	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Doppelspur Vidmarhallen-Liebefeld-Köniz, Festsetzung, S. 2: Es stellt sich die Frage, ob der Koordinationsstand "Festsetzung" vor Abschluss der ZMB Bern-Süd richtig ist. **Begründung** Inwiefern ist diese Massnahme mit der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern-Süd abgestimmt?	**Bemerkung** Die Doppelspur (DS) ist Bestandteil des Referenzzustandes der ZMB. Falls eine Verlängerung des RBS als längerfristige Bestvariante bestimmt würde, könnte ein Verzicht auf diesen DS-Abschnitt resultieren. Derzeit laufen die Projektierungsarbeiten in einer frühen Phase (Vorstudie als Grundlage für ein Vorprojekt). Zudem ist die Standortgebundenheit gegeben, das Projekt im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene als Festsetzung aufgeführt und die Finanzierung auf Bundesebene beschlossen. Eine Rückstufung des Vorhabens ist zurzeit nicht angezeigt, wird aber in den weiteren Arbeiten bei Bedarf geprüft. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48974	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Falls nicht ohnehin bereits erfolgt, wird der Eintrag zur BLS-Werkstätte Chliforst Nord aus dem Richtplan entlassen. **Begründung** Der Standort Chliforst Nord ist für die BLS-Werkstätte vom Tisch.	**Bemerkung** Die Streichung des Standortes Chlyforst Nord und die gleichzeitige Aufnahme des neuen Standortes Oberburg sollten ursprünglich im Rahmen einer separaten Richtplananpassung erfolgen. Aufgrund des Vorprüfungsberichtes des Bundes wird die Änderung nun bereits im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassungen '22 umgesetzt. **Beurteilung** berücksichtigt
50063	BLS Netz AG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Haltestelle Thun Nord, «Zwei Perronkanten»: Im Richtplan sollte die langfristige Maximalvariante erwähnt sein, dies wären drei	**Bemerkung** Thun-Oberland West, neue Haltestelle Thun Nord: eine 3. Perronkante wird mit SBB und BLS geprüft. Der Text wird wie folgt angepasst:

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Perronkanten und vier Gleisachsen. (Zusammenhang mit Massnahme «Ostermundigen-Thun: 3. / 4. Gleis [...] inkl. Entflechtungsbauwerk Thun Nord») Der Kanton Bern wünscht im Änderungsmanagement AS35 einen Halt der Züge aus dem Gürbetal. Nebst der Fahrplanfrage wären auf jeden Fall drei Perronkanten erforderlich, um dies zu ermöglichen. **Begründung** -	"Bau einer neuen Haltestelle mit zwei oder drei Perronkanten zur Erschliessung des ESP Thun Nord (inkl. Vernetzung Bahn-Bus)" 4-Spur-Ausbau und Entflechtungsbauwerk Thun Nord: wird nicht berücksichtigt. Das Vorhaben ist unter Bern Mittelland aufgeführt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
49478	masina gfeller nyffenegger, Anwälte & Notare 3005 Bern	**Antrag / Bemerkung** Ich handle namens und im Auftrag der Areal Herzogenbuchsee Zug AG. Auf dem Massnahmenblatt B_05 ist unter der Rubrik Oberaargau im Koordinationsstand Festsetzung folgender Eintrag festgehalten: «Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage: Erstellung BehiG-konforme Zugänge durch Perrons in Langenthal und Herzogenbuchsee und Ausbau der Perronflächen. Dadurch entfällt im Bahnhof Langenthal ein Gleis. Die Funktionalität des Baudienststützpunktes wird in Herzogenbuchsee konzentriert, die dort derzeit genutzten Anlagen für den Güterverkehr werden in Langenthal GB kompensiert. » (Hervorhebung nur hier). Die Erläuterungen enthalten zu diesem Eintrag keine Ausführungen. Die im Massnahmenblatt 13_05 umschriebene Festsetzung, wonach die Funktionalität des Baudienststützpunktes in Herzogenbuchsee konzentriert wird, sei zu streichen. **Begründung** Die Areal Herzogenbuchsee Zug AG ist Eigentümerin von Grundstücken westlich des Bahnhofes von Herzogenbuchsee. Das Gebiet um den Bahnhof von Herzogenbuchsee ist im Richtplan des Kantons Bern als Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistungen (ESP-D) festgesetzt (Massnahmen-blatt C_04, Nr. 44). Im Jahr 2013 hat die Gemeinde Herzogenbuchsee einen Richtplan für das Bahnhofgebiet erlassen. Dieser Richtplan, der vom AGR am 25. November 2014 genehmigt worden ist, sieht auf der Westseite der Gleisanlage wo sich eine Industriebrache befindet, ein neues Quartier mit Dienstleistungs- und Wohnnutzungen vor (Massnahmenblatt Nr. M-05 des kommunalen Richtplanes). Im Hinblick auf die	**Schlagworte** Herzogenbuchsee **Bemerkung** Der Baudienststützpunkt wird neu als eigenständiges Vorhaben mit Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgeführt. Das Vorhaben «Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage» bleibt mit Koordinationsstand Festsetzung im Richtplan bestehen. Es wird ein Verweis auf die Abhängigkeit zum Baudienststützpunkt ergänzt, bzw. umformuliert. Zusätzlich werden in den Erläuterungen die offenen Punkte der räumlichen Abstimmung und die Abhängigkeit zu den BehiG-Massnahmen in Langenthal erklärt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Transformation der Industriebrache in ein innenstädtisches Quartier mit gemischter Nutzung wurde ein Masterplan erarbeitet und, gestützt auf diesen Masterplan, ein städtebauliches Richtprojekt. Dieses bildet einerseits die Grundlage für die Revision des kommunalen Richtplanes für das Gebiet westlicher der Gleise und andererseits die Grundlage für die Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung, welche das Gebiet auf der Westseite des Bahnhofes einer Zone mit Planungspflicht zuweisen soll. Mitwirkung und Vorprüfung der Richt- und Nutzungsplanänderung haben stattgefunden und die öffentliche Auflage steht unmittelbar bevor. Die SBB betreiben im Bahnhof von Herzogenbuchsee einen Abstellstandort und in Langenthal einen Abstellstützpunkt für VU-Baudienste (Verfügbarkeit und Unterhalt). Der Abstellstützpunkt in Langenthal beinhaltet einen Team-, Lager- und Abstellstandort. 5 Aufgrund der Anpassung von Perrons im Bahnhof Langenthal an das BehiG entfällt in Langenthal ein Gleis, welches bis anhin durch VU genutzt worden ist. Zwei bisher von SBB-Cargo im Bahnhof Herzogenbuchsee genutzten Gleise sollen neu den VU-Diensten zur Verfügung stehen. Damit soll der heute in Herzogenbuchsee bestehende Abstellstandort zu einem Abstellstützpunkt umgenutzt werden. 6 Der Abstellstützpunkt dient nicht nur dem Abstellen von Schienenfahrzeugen, die für den Unterhalt benötigt werden, sondern auch als Aufgleisstelle, d.h. als Ort, an dem mit LKW auf der Strasse transportierte Geräte von LKW auf Schienenfahrzeuge gehoben werden und umgekehrt. Die vorgesehen Aufgleisstelle liegt nahe des geplanten neuen Bahnhofplatzes West und inmitten des ESP Herzogenbuchsee. 7 Da der Bahnunterhalt aus betrieblichen Gründen in der Nacht stattfindet, wird der Betrieb des Abstellstützpunktes voraussehbar insbesondere nächtliche Lärmemissionen auf das angrenzende und einer gemischten Nutzung zugewiesene Gebiet haben. Zum Antrag: Nach den Vorgaben des RPG und der RPV erfordern Festsetzungen im Richtplan, dass alle raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmung von raumwirksamen Tätigkeiten für Errichtung eines Abstellstützpunktes am Bahnhof Herzogenbuchsee hat nicht stattgefunden und ist nicht dokumentiert. Nicht abgestimmt sind insbesondere folgende Punkte: - Umwelteinwirkungen des Betriebes des Abstellstützpunktes auf die Dienstleistungs- und Wohnnutzung des westlich angrenzenden Gebiets	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		- Raumplanerische Interessenabwägung der Errichtung und des Betriebs eines Abstellstützpunktes für Bahnunterhalt im Zentrum einer mittelgrossen Gemeinde in unmittelbarer Umgebung eines Areals, an dem in den nächsten Jahren die bauliche Entwicklung stattfinden soll - Aussagen und Abklärungen zur Frage und zu betrieblichen Massnahmen der SBB, die eine Weiterführung des Abstellstützpunktes am bisherigen Ort beim Güterbahnhof Langenthal erlauben - Aussagen und Abklärungen zu möglichen Alternativstandorten; hier kommt namentlich ein Abstellstützpunkt im Bereich des fenaco-Areals (Biblis, Gemeinde Herzogenbuchsee) in Frage, wo raumplanerisch eine Arbeitszone ausgeschieden ist und Gleisanlagen bestehen - Fehlender Hinweis, dass der Abstellstützpunkt zur Zeit strassenseitig nicht durch eine öffentliche Strasse erschlossen ist Unzulässig ist schliesslich, die Festsetzung des Abstellstützpunktes in Herzogenbuchsee versteckt im Kontext mit der BehiG-Anpassung und der Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage zu erwähnen. Die Anpassungen im Bahnhof Herzogenbuchsee an das BehiG und der Abstellstützpunkt stehen in keinem Zusammenhang. 13 Die Areal Herzogenbuchsee Zug AG ist Grundeigentümerin von wesentlichen Fläche des ESP-Gebiets und der zur Transformation vorgesehenen Industriebrache. Die Realisierung des Ab-stellstützpunkte des SBB im Bereich des Bahnhofes von Herzogenbuchsee führt nicht nur zu einem Wertverlust der Grundstücke, sondern stellt die Bereitschaft der Areal Herzogenbuchsee Zug AG in Frage, sich bei der Entwicklung des Gebiets weiterhin zu engagieren. 14 Aus den genannten Gründen ist davon abzusehen, den Abstellstützpunkt — zumal im Koordinationsstand Festsetzung — auf dem Massnahmenblatt M_05 zu erwähnen. Die entsprechende Textpassage (oben in Rz. 8 fett gedruckt) ist daher ersatzlos zu streichen.	
49213	Gemeinde Stettlen	**Antrag / Bemerkung** Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen: Doppel-spur Boll-Utzigen – Stettlen (inkl. Verlegung Bahnhof Stettlen): Die Gemeinde Stettlen konstatiert, dass eine Verlegung der Bahnstation Stettlen aus ortbaulicher und funktionaler Sicht für den Dorfkern Stettlen nachteilig ist. Weder im Sinne einer konzentrierten Sied-lungsentwicklung noch aus	**Bemerkung** Das Vorhaben ist bisher nur als Vororientierung im Richtplan enthalten und somit noch nicht definitiv. Die Verlegung des Bahnhofs Stettlen wird als Option bezeichnet. Ergänzt wurde im Rahmen dieser Richtplananpassung lediglich ein leicht detaillierterer Beschrieb des Vorhabens. Das AÖV erklärt sich für eine gemeinsame Besprechung mit der Gemeinde Stettlen und dem RBS bereit.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Sicht des Langsamverkehrs resultierten dadurch Vorteile. Zudem ist das Vorhaben weder in der RGSK noch im Agglomerationspaket enthalten. Eine Verlegung der Bahnstation aus rein bahntechnischen Gründen wird abgelehnt. Es wird um eine Besprechung mit RBS, Amt für öff. Verkehr und RBS gebeten. **Begründung** s. oben	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49555	Grünliberale Partei Herzogen-buchsee	**Antrag / Bemerkung** In Anbetracht der im beiliegenden Schreiben erwähnten Punkte und Verfehlungen seitens der SBB ist der nachfolgende Satz im Entwurf der angepassten Richtplanung ersatzlos zu streichen: «Die Funktionalität des Baudienststützpunktes wird in Herzogenbuchsee konzentriert, die dort derzeit genutzten Anlagen für den Güterverkehr werden in Langenthal GB kompensiert. » **Begründung** Siehe beiliegendes Schreiben der GLP Herzogenbuchsee.	**Schlagworte** Herzogenbuchsee **Bemerkung** Der Baudienststützpunkt wird neu als eigenständiges Vorhaben mit Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgeführt. Das Vorhaben «Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage» bleibt mit Koordinationsstand Festsetzung im Richtplan bestehen. Es wird ein Verweis auf die Abhängigkeit zum Baudienststützpunkt ergänzt, bzw. umformuliert. Zusätzlich werden in den Erläuterungen die offenen Punkte der räumlichen Abstimmung und die Abhängigkeit zu den BehiG-Massnahmen in Langenthal erklärt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
46990	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Kapitel Prioritäten im öffentlichen Regionalverkehr / S-Bahn: Neue Festlegung: Bahnhof Niederwangen als ÖV-Knotenpunkt festlegen **Begründung** Der Bahnhof Niederwangen wird heute von zwei S-Bahnlinien (S1 und S2) sowie vier Buslinien (22, 27, 29 und 31) bedient. Aktuell ist die Gemeinde zusammen mit den betroffenen Grundeigentümerschaften an der Entwicklung des Gebiets rund um den Bahnhof beschäftigt. Künftig soll dort durch eine städtebauliche Akzentuierung und Aufwertung der Freiräume ein attraktives Ortsteilzentrum entstehen. Nebst der Realisierung eines Bahnhofplatzes sollen öffentliche Nutzungen gestärkt werden und Synergien zwischen	**Bemerkung** Eine Neuaufnahme des Vorhabens bedingt eine öffentliche Mitwirkung und kann folglich erst im Rahmen der nächsten Richtplananpassungen geprüft werden. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Versorgung und Mobilität geschaffen werden. Zusammen mit den Entwicklungen rund um den ESP Juch-Hallmatt ist deshalb künftig von deutlich mehr Nutzenden des Bahnhofs auszugehen. Dahingehend werden folgende Massnahmen bzgl. ÖV-Angebot aktuell geprüft: Takt-Veränderung der S-Bahnlinien, so dass künftig faktisch ein 1/4-Stunden-Takt angeboten werden kann; eine neue, tangentiale Buslinie, welche vom Viererfeld via Bümpliz am Bahnhof Niederwangen endet; die Kapazitätserhöhung auf den bestehenden Buslinien. Im Vergleich mit anderen festgesetzten ÖV-Knotenpunkten sowie hinsichtlich der künftigen Entwicklungen im Bereich des Bahnhofs erscheint die Festlegung des Bahnhofs Niederwangen als ÖV-Knotenpunkt als logischer nächster Schritt.	
51002	Gemeinde Innertkirchen	**Antrag / Bemerkung** Korrektur unter Oberland Ost: Die Kreuzungsstelle Grimselbahn ist nicht im "Bereich Aareschlucht West" sondern in Innertkirchen. **Begründung** Fahrplanberechnungen der ZB	**Bemerkung** Wird entsprechend angepasst. **Beurteilung** berücksichtigt
50149	Gemeinde Thurnen	**Antrag / Bemerkung** Kreuzunqsstelle Thurnen Süd (Bau einer Kreuzunqsstelle ausserhalb des Perronbereichs mit zusätzlicher Gleisanlaqe für den Bau- und Unterhalt): Die Anlage ist dreigleisig mit anliegender Erschliessungsstrasse vorgesehen. Das ist die doppelte Breite einer normalen Doppelspur. Einer sorgfältigen Einpassung in die Landschaft muss hier besonderes Gewicht beigemessen werden. Lösungen mit einer zweigleisigen Anlage sind zu prüfen (vgl. E08). **Begründung** -	**Bemerkung** Das Plangenehmigungsverfahren für dieses Vorhaben wurde bereits Ende 2021 beim BAV zur Vorprüfung eingereicht. Alternative Varianten sind somit im Rahmen des Plangenehmigungsverfahren zu prüfen. Für die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen (FFF) wurden zusammen mit den kantonalen und regionalen Behörden geeignete Ausgleichsflächen definiert. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
49427	Corcelles (BE)	**Demande / remarque** Le Conseil communal de la Commune mixte de Corcelles a été surpris de ne pas voir figurer la réfection du tunnel du Weissenstein et les changements qui en découleront dans le plan directeur **Justification**	**Remarque** Le tunnel du Weissenstein se situe totalement sur le territoire du canton de Soleure, raison pour laquelle il n'est pas pris en considération dans le plan directeur du canton de Berne. **Évaluation** Prise de connaissance

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		En effet, depuis quelques années déjà il est question d'assainir le tunnel du Weissenstein qui dessert d'une manière prépondérante la région du Cornet (de Corcelles à Moutier) par la ligne ferroviaire. Il n'est pas fait mention de ce fait qui est pourtant d'une grande importance pour les villages concernés. Sans cette ligne ferroviaire, l'offre des transports publics sera quasiment nulle. De plus, ce projet nécessitera l'implantation d'une nouvelle gare à Corcelles (sur le territoire de Crémines) afin de pouvoir mieux servir les usagers.	
45597	Gemeinde Frauenkappelen	**Antrag / Bemerkung** Löschen der BLS-Werkstätte Chliforst Nord, sobald der Bund den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene entsprechend angepasst hat. **Begründung** Als Ersatz für den Standort Chliforst Nord soll der Standort Burgdorf | Oberburg im Sachplan Verkehr aufgenommen werden. Diese Anpassung ist analog des bisherigen Usus im kantonalen Richtplatz fortzuschreiben.	**Bemerkung** Die Streichung des Standortes Chlyforst Nord und die gleichzeitige Aufnahme des neuen Standortes Oberburg sollten ursprünglich im Rahmen einer separaten Richtplananpassung erfolgen. Aufgrund des Vorprüfungsberichtes des Bundes wird die Änderung nun bereits im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassungen '22 umgesetzt. **Beurteilung** berücksichtigt
48843	Privatperson 3360 Herzogen-buchsee	**Antrag / Bemerkung** Oberaargau Der Satz "Die Funktionalität des Baudienststützpunktes wird in Herzogenbuchsee konzentriert, die dort derzeit genutzten Anlagen für den Güterverkehr werden in Langenthal GB kompensiert" ist ersatzlos zu streichen. **Begründung** siehe Brief vom 27. Nov. 2022 (Beilage)	**Schlagworte** Herzogenbuchsee **Bemerkung** Der Baudienststützpunkt wird neu als eigenständiges Vorhaben mit Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgeführt. Das Vorhaben «Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage» bleibt mit Koordinationsstand Festsetzung im Richtplan bestehen. Es wird ein Verweis auf die Abhängigkeit zum Baudienststützpunkt ergänzt, bzw. umformuliert. Zusätzlich werden in den Erläuterungen die offenen Punkte der räumlichen Abstimmung und die Abhängigkeit zu den BehiG-Massnahmen in Langenthal erklärt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
45125	Köniz	**Antrag / Bemerkung** ÖV-Knotenpunkt Liebefeld, Zwischenergebnis, S. 2: Die heutige Lage der S-Bahnstation Liebefeld (110m-Perron) ist festzusetzen, mit Aufwärtskompatibilität für eine spätere	**Bemerkung** Die Änderung des Koordinationsstandes wird im Rahmen der nächsten Richtplananpassung geprüft. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Verlängerung auf ein 220m-Perron in Richtung Nord. **Begründung** Die heutige Haltestellenlage ist für die Arealentwicklungen im Umfeld (Areal Station Liebefeld, Grabengut, Liebefeldpark, Bundesarbeitsplätze) städtebaulich und funktional eminent wichtig. Stetige Tendenzen der Bahnbetriebsunternehmung die heutige S-Bahnhaltestelle Liebefeld entgegen dem Willen der Gemeinde im Raum zwischen Stationsstrasse und Waldeggstrasse realisieren zu wollen, sind zu verhindern.	nicht Gegenstand der Anpassung
51974	Gemeinde Täuffelen Ressort Planung	**Antrag / Bemerkung** OV-Verbindung Richtung Täuffelen-Lyss-Bern ausbauen: Die OV-Verbindung Richtung Täuffelen-Lyss-Bern ist uns ein wichtiges Anliegen und wird unterstützt. **Begründung** -	**Bemerkung** Mit der Umsetzung des neuen Konzeptes "Frienisberg" wird eine neue Buslinie Täuffelen mit Lyss im Stundentakt verbinden. In Lyss besteht dann Anschluss an die S-Bahn nach Bern. Dieser Ausbau ist im Rahmen des Angebotskonzeptes festzulegen und nicht im Richtsplan. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50620	Privatperson 3600 Thun	**Antrag / Bemerkung** Thun - Oberland West/Neuformulierung Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Thun: mit einer Neuorganisation der Buslinien und Verbesserung des Angebotes (Takterhöhungen) werden die Bushaltekanten reduziert. Damit wird der Knotenpunkt Bahnhof Thun für alle ÖV-Benutzer attraktiver. **Begründung** Als Bürger bin ich überrascht, dass trotz unzähligen Mitwirkungen, grossem Widerstand aus der Bevölkerung, politischen Statements und dem Charrette Verfahren im Richtplan des Kantons Bern immer noch explizit die Verlegung der Bushaltekanten verlangt wird.	**Bemerkung** Die Massnahme ist Bestandteil des behördenverbindlichen RGSK/Agglomerationsprogramms und dort als Zwischenergebnis aufgenommen (Massnahme TOW.KM-Mu.1, ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Süd und Erweiterung Hst. Postbrücke). Eine Anpassung und Konkretisierung im Richtplan ist vorgesehen, sobald Klarheit über die Ausgestaltung des Bushofs und des Verkehrsregimes im Rahmen des ESP Bahnhof Thun besteht. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50621	Seefeld-Leist 3600 Thun	**Antrag / Bemerkung** Thun - Oberland West/Neuformulierung Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Thun: Mit einer Neuorganisation der Buslinien und Verbesserung des Angebotes (Takterhöhungen) werden die Bushaltekanten reduziert. Damit wird der Knotenpunkt Bahnhof Thun für alle ÖV-Benutzer attraktiver. **Begründung**	**Bemerkung** Die Massnahme ist Bestandteil des behördenverbindlichen RGSK/Agglomerationsprogramms und dort als Zwischenergebnis aufgenommen (Massnahme TOW.KM-Mu.1, ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Süd und Erweiterung Hst. Postbrücke). Eine Anpassung und Konkretisierung im Richtplan ist vorgesehen, sobald Klarheit über die Ausgestaltung des

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Wir sind überrascht, dass trotz unzähligen Mitwirkungen, grossem Widerstand aus der Bevölkerung, politischen Statements und dem Charrette Verfahren im Richtplan des Kantons Bern immer noch explizit die Verlegung der Bushaltekanten nach Süden verlegt werden sollen.	Bushofs und des Verkehrsregimes im Rahmen des ESP Bahnhof Thun besteht. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49883	IG Seefeld 3600 Thun	**Antrag / Bemerkung** Thun Oberland-West. Neuorganisation Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Thun. Die Massnahme für die Neuorganisation zur Entlastung des Bahnhofplatzes und der Zufahrten durch eine Verlagerung von Bushaltestellen auf die Bahnhofsüdseite ist mit dieser konkreten örtlichen Massnahme der Verlagerung zu streichen. Die Massnahme zur Umsetzung muss die heutigen Vorteile eines zentralen Busbahnhofes nutzen und optimieren und keinesfalls eine Aufteilung in 2 Busbahnhöfe fordern. Zudem soll gewährleistet / sichergestellt werden, dass allfällige Haltestellen, Wendeschlaufen, Durchfahrtslinien, Warteräume für Busse und die Massen von Durchreisepersonen, zwingend ausserhalb des Seefeld-Wohnquartieres (Bahnhofsüdseite) realisiert werden. **Begründung** Die IG-Seefeld hat im Mitwirkungsverfahren ESP Thun mit über 200 Rückmeldungen / Begründungen und mögliche Alternativen zur Entlastung und optimierten Nutzung des Bahnhofplatzes und des Maulbeerkeisels dargelegt. Dies ohne nötigen Bahnhof-Splitt auf die Süd-Seite und die Zusatzbelastung des Wohnquartieres Seefeld. Planänderungen wurden im Nachgang in Aussicht gestellt. Die Darlegungen und Begründungen der Mitwirkung liegen als angehängte Datei bei. Zudem befinden sich aktuell laufende Charetten / Mitwirkungen erst vor der Findungsphase. Zusätzlich zu den Begründungen haben wir festgestellt, dass die Massnahme B_05 mit Verlagerung der Bushaltestelle auf die Südseite in der öffentlich publizierten Richtplananpassung 22 nicht ersichtlich ist. Die Massnahme ist erst nach einem Login/inkl. Anmelden ersichtlich. Warum?	**Bemerkung** Die Massnahme ist Bestandteil des behördenverbindlichen RGSK/Agglomerationsprogramms und dort als Zwischenergebnis aufgenommen (Massnahme TOW.KM-Mu.1, ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Süd und Erweiterung Hst. Postbrücke). Eine Anpassung und Konkretisierung im Richtplan ist vorgesehen, sobald Klarheit über die Ausgestaltung des Bushofs und des Verkehrsregimes im Rahmen des ESP Bahnhof Thun besteht. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50662	Privatperson 3672 Oberdiessbach	**Antrag / Bemerkung** Thun Oberland-West/Neuorganisation Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Thun: Neue Massnahme: Umgestaltung Bahnhofsplatz mittels Einrichtung von Fliesskanten und Folgemassnahmen (wie z.B.	**Bemerkung** Die Massnahme ist Bestandteil des behördenverbindlichen RGSK/Agglomerationsprogramms und dort als Zwischenergebnis aufgenommen (Massnahme TOW.KM-Mu.1, ESP Bahnhof Thun –

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Vortrittsampeln, Verkehrsführungen, etc.) für den optimierten Busbetrieb. **Begründung** Die heutige Organisation des Busbetriebs am Bhf ist nicht situations- und zeitgemäss. Die Einrichtung von über 20 Haltestellen (je Buslinie eine Kante) ist unnötig. Das gleichzeitige Warten und Wegfahren von Buskarawanen mit 10 und mehr Bussen am Bhf ist unnötig und verursacht an Vekehrsknotenpunkten rund um den Bahnhof zusätzliche Staus. Ein fliessender Busverkehr im Stossverkehr mittels Betrieb von Fliesskanten, wie es andere Städte und zentrale Busverkehrsknotenpunkte mit vielen Bus-/Tram-Linien erfolgreich betreiben, würde die nötigen Verbesserungen bringen. Bei einem Fahrtakt von 10 Min, oder kürzer, wird (unter Berücksichtigung der unvermeidbaren Verspätungen) eine detaillierte Fahrplanabstimmung unnötig. Personenströme werden fortlaufend weiterbefördert. Wartezeiten nicht unmittelbar beförderter Personen werden ausgeglichen. Verkehrsexperten bestätigen mit Praxisbezug den Sachverhalt und die enorm positive Auswirkung von Fliesskanten auf Platzausnutzung und den Gesamtverkehr.	Bushoferweiterung Süd und Erweiterung Hst. Postbrücke). Eine Anpassung und Konkretisierung im Richtplan ist vorgesehen, sobald Klarheit über die Ausgestaltung des Bushofs und des Verkehrsregimes im Rahmen des ESP Bahnhof Thun besteht. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50601	Privatperson 3672 Oberdiessbach	**Antrag / Bemerkung** Thun Oberland-West/Neuorganisation Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Thun. Die Massnahme / Aufforderung "eine Verlagerung von Bushaltestellen auf die Bahnhofsüdseite" vorzusehen ist nicht akzeptabel. Eine "Umgestaltungs-Massnahme" sollte situationsgerecht lösungsneutral formuliert werden - der Zusatz der Aufforderung der Verlagerung auf die Bahnhofsüdseite sollte ersatzlos gestrichen werden. Irritierend ist: dass über die Orientierungsseite des Richtplanes Verkehr 22 diese konkrete Massnahme nicht publiziert ist. Erst nach Entschluss zu einer Mitwirkung und nachdem ein Login/Account angelegt wurde kann diese Massnahme eingesehen werden …. **Begründung** 1. Aufteilung in 2 Bus-Bhf wäre eine enorme Verschlechterung der heutigen Umsteige-Situation (Behinderte, Zeitbedarf, u.a.) 2. Lösungen auf der Nordseite werden aus kommerziellen und politischen Gründen verhindert. Nach Mitwirkungsverfahren 20.08.2015 wurde mit Gemeinderat-Entscheid eine Lösung auf der Nordseite zur Weiterverfolgung beauftragt. Mit	**Bemerkung** Die Massnahme ist Bestandteil des behördenverbindlichen RGSK/Agglomerationsprogramms und dort als Zwischenergebnis aufgenommen (Massnahme TOW.KM-Mu.1, ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Süd und Erweiterung Hst. Postbrücke). Eine Anpassung und Konkretisierung im Richtplan ist vorgesehen, sobald Klarheit über die Ausgestaltung des Bushofs und des Verkehrsregimes im Rahmen des ESP Bahnhof Thun besteht. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Mitwirkungsverfahren 2020 wurden mehrere kundenfreundliche und situationsgerechte Lösungen eines zentralen Bus-Bhf aufgezeigt 3. Die Einrichtung und Betrieb von Fliesskanten, die einen fliessendem Busverkehr zu Stosszeiten, wie es andere Städte/Orte mit dutzenden von "ÖV-Linien" kundenfreundlich und platzsparend praktizieren, werden mit unverständlichen Argumenten verhindert. Eine derartige Massnahme müsste beauftragt werden 4. Der Versuch mit Bus-Bhf-Splitt Nord: Süd im 2020 resultierte mit einem Busnutzungsrückgang von mehr als 15% 5. Die Aktuell laufenden Mitwirkungen sind nicht abgeschlossen und stehen erst vor der Findungsphase ...	
49493	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter "Prioritäten öffentlicher Ortsverkehr" wird bei den Massnahmen Thun Oberland West der Punkt "Neuorganisation Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Thun folgendermassen abgeändert: "...sowie die Verlagerung von Bushaltestellen auf die Bahnhofsüdseite als Option." **Begründung** Die Verlagerung der Bushaltekanten auf die Bahnhofsüdseite ist umstritten und deshalb vorläufig nur als Option festzuhalten.	**Bemerkung** Die Massnahme ist Bestandteil des behördenverbindlichen RGSK/Agglomerationsprogramms und dort als Zwischenergebnis aufgenommen (Massnahme TOW.KM-Mu.1, ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Süd und Erweiterung Hst. Postbrücke). Eine Anpassung und Konkretisierung im Richtplan ist vorgesehen, sobald Klarheit über die Ausgestaltung des Bushofs und des Verkehrsregimes im Rahmen des ESP Bahnhof Thun besteht. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49024	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter dem Abschnitt "Abhängigkeiten/Zielkonflikte" wird zusätzlich der internationale Personen- und Güterverkehr erwähnt. **Begründung** Auch der internationale Verkehr beeinträchtigt den Orts- und Regionalverkehr.	**Bemerkung** Der Ortsverkehr ist kaum vom internationalen Verkehr betroffen und der Regionalverkehr allenfalls am Rande. Die Formulierung wird teilweise angepasst. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48655	Region Oberaargau Geschäftsstelle 4900 Langenthal	**Antrag / Bemerkung** Unter Oberaargau, 1 Aufzählung: Der Satz "Die Funktionalität des Baudienststützpunktes wird in Herzogenbuchsee konzentriert, die dort derzeit genutzten Anlagen für den Güterverkehr	**Schlagworte** Herzogenbuchsee **Bemerkung** Der Baudienststützpunkt wird neu als eigenständiges Vorhaben mit Koordinationsstand Zwischenergebnis

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		werden in Langenthal GB kompensiert" ist ersatzlos zu streichen. **Begründung** Diese Absicht wurde weder regional noch kommunal abgestimmt. Die ROA nimmt mit Befremden zur Kenntnis, dass neue Inhalte im KRP gleich als Festsetzung aufgenommen werden, ohne dass diese eine entsprechende Aufnahme im RGSK OA gefunden hätten, geschweige denn mit den regionalen und betroffenen kommunalen Behörden abgesprochen wurden. Der ROA ist zudem bekannt, dass der bestehende Güterbahnhof Langenthal sehr wohl trotz Wegfall eines Gleises im Bahnhof Ltl wie von der SBB benötigt für die Zukunft voll funktionsfähig und ohne namhaften Widerstand seitens der Stadt Langenthal ausgebaut werden könnte. Dies wird bei einem neuen Güterbahnhofersatz in Herzogenbuchsee - notabene im Perimeter eines kant. ESP für Arbeiten und Wohnen - nicht der Fall sein. Die ROA geht davon aus, dass einem Festhalten dieses Ersatzvorhabens längere planerische und rechtliche Verfahren folgen und damit bedeutsame wirtschaftliche Entwicklungsabsichten in der ROA für lange Zeit in Herzogenbuchsee blockiert werden.	aufgeführt. Das Vorhaben «Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage» bleibt mit Koordinationsstand Festsetzung im Richtplan bestehen. Es wird ein Verweis auf die Abhängigkeit zum Baudienststützpunkt ergänzt, bzw. umformuliert. Zusätzlich werden in den Erläuterungen die offenen Punkte der räumlichen Abstimmung und die Abhängigkeit zu den BehiG-Massnahmen in Langenthal erklärt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48657	Region Oberaargau Geschäftsstelle 4900 Langenthal	**Antrag / Bemerkung** Unter Oberaargau, 8. Aufzählung: Der Text ist zu ergänzen mit "Gleichzeitig ist zu prüfen, ob sich mit diesem Ausbau der Stammlinie mit der Ausbaustrecke für den Güterverkehr auch mögliche neue Angebote für den regionalen Personenverkehr eröffnen." **Begründung** Der vorgesehene Ausbau für den Güterverkehr bei einer gleichzeitigen Nutzung für den Personenverkehr würde dessen Fahrzeit von Langenthal nach Solothurn statt heute 50' noch 12' betragen.	**Bemerkung** Die Infrastruktur wird für den Güterverkehr erstellt, ausgelöst durch den vermehrten Fernverkehr. Sollte eine Nutzung auch für den Regionalverkehr zweckmässig sein, kann dies im Angebotsbeschluss definiert werden. Es besteht keine Richtplanrelevanz. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51967	Gemeinde Täuffelen Ressort Planung	**Antrag / Bemerkung** Verkehrsanbindung in das Bözingenmoos (Bahn): Die Zielsetzung mit einer Verkehrsanbindung in das Bözingenmoos wird grundsätzlich unterstützt. **Begründung** Der MIV (Motorisierte Individualverkehr) entlang des Bielersee Südufers wird dadurch reduziert.	**Bemerkung** Im Richtplan ist eine Vororientierung zum Thema "RegionTram (Verlängerung ASM zum Stadtzentrum / Bözingenfeld)" enthalten. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
49143	Gemeinde Lütschental	**Antrag / Bemerkung** Die Regelzüge sollen weiterhin mindestens halbstündlich mit Halt auf Verlangen in Lütschental halten. Fahren die Züge im 15-Minuten-Takt sind die Bahnübergänge in Zweilütschinen zwingend zu umfahren. Der Rückstau an Spitzentagen wird ansonsten ins Unermessliche laufen. Eine verkehrstechnische Lösung muss hier vorhanden sein. **Begründung** Attraktivität ÖV in Lütschental beibehalten. Lösung für Verkehrs-Rückstaus müssen vorhanden sein.	**Bemerkung** Das Massnahmenblatt B_01 wurde in dieser Richtplananpassung nicht verändert und ist somit nicht Gegenstand der Mitwirkung. Änderungen können im Rahmen einer nächsten Anpassungsrunde geprüft werden. Ein entsprechendes Vorhaben muss zudem im Rahmen der Infrastrukturausbauten und im Angebotskonzept mit einem 15'-Takt vertieft geprüft werden. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
Massnahme B_06 Nationalstrassennetz weiterentwickeln Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
47988	Einwohnergemeinde Utzenstorf	**Antrag / Bemerkung** Abgestimmt auf die Massnahmenblätter B_03, B_07 und R_12 ist ein direkter Autobahnanschluss als Prüfauftrag/Vororientierung in diesem Massnahmenblatt aufzunehmen. **Begründung** Unter der Federführung des Kantons ist im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) auch die Realisierung eines direkten Anschlusses des Logistikstandorts Emmepark Landshut an die Autobahn A1 zwischen Kirchberg und Kriegstetten zu prüfen. Auch für den Halbanschluss Grauholz ist ein solcher Prüfauftrag im Richtplan enthalten. Der Handlungsbedarf in Utzenstorf ist mindestens so akut, damit die Ziele des kantonalen Richtplans erreicht werden können.	**Bemerkung** Die Erstellung einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für die Erschliessung des Emmeparks mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ist bereits Bestandteil des Massnahmenblattes R_12 "Emmepark Utzenstorf (ehemals Papierfabrik) räumlich abstimmen". Die doppelte Verankerung im Richtplan ist nicht notwendig. Sollte aufgrund der ZMB ein konkretes Vorhaben für einen Halbanschluss geplant werden, wird dieses entsprechend im Massnahmenblatt B_06 ergänzt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48910	Regionalkonferenz Emmental	**Antrag / Bemerkung** Abgestimmt auf die Massnahmenblätter B_03, B_07 und R_12 ist ein direkter Autobahnanschluss in Utzenstorf als Prüfauftrag in diesem Massnahmenblatt zwingend aufzunehmen. **Begründung** -	**Bemerkung** Die Erstellung einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für die Erschliessung des Emmeparks mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ist bereits Bestandteil des Massnahmenblattes R_12 "Emmepark Utzenstorf (ehemals Papierfabrik) räumlich abstimmen". Die doppelte Verankerung im Richtplan ist nicht notwendig. Sollte aufgrund der ZMB ein konkretes Vorhaben für einen Halbanschluss geplant werden, wird dieses entsprechend im Massnahmenblatt B_06 ergänzt. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			nicht berücksichtigt
46122	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Antrag: Die Zielsetzung und die Massnahmen sind komplett zu überarbeiten. Sie müssen im Einklang mit den Zielen des Klimaartikels sein. Jegliche Ausbaupläne sind zu stoppen. Es sind jetzt Massnahmen zu erarbeiten, was längerfristig mit diesen Nationalstrassen Sinnvolles gemacht werden könnte. **Begründung** Es ist sehr störend, im Jahr 2022 das Nationalstrassennetz im Sinne eines weiteren Ausbaus weiterentwickeln zu wollen. Es ist bezeichnend, dass das Wort Umwelt oder Klima auf diesem Massnahmenblatt nicht zu finden ist. Dieser Bereich ist aber essentiel: Gemäss BAFU trägt der Sektor Verkehr 31.6 Prozent zu den totalen Treibhausgasemissionen in der Schweiz bei. Davon gehen über zwei Drittel auf das Konto des Personenverkehrs. Der Verkehr auf den Nationalstrassen muss also drastisch reduziert werden, um die Klimaneutralität zu erreichen. Und auch wenn der komplette Personenverkehr mit nicht-fossilen Antrieben unterwegs ist, so bleibt das Auto eine äusserst flächen- und energieineffiziente Art der Fortbewegung, die nicht zu fördern ist. Wir können nicht nachvollziehen, dass "Der Verkehr auf den Nationalstrassen (..) flüssig gehalten werden (soll), damit unerwünschter Ausweichverkehr auf das nachgelagerte Strassennetz vermieden werden kann." Da die Autos ja irgendwo abseits der Autobahn starten und enden, ergiesst sich mit zusätzlichen Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz automatisch auch mehr MIV auf andere Strassen. Die Nationalstrassen sind deshalb als Stauräume zu benutzen und mittels Verkehrsmanagement so zu gestalten, dass das nachgelagerte Strassennetz mit seinen Funktionen für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr jederzeit gut funktioniert. Mittelfristig sollen diese Infrastrukturen energieeffizienteren Fahrzeugen zur Verfügung stehen. Die 20 Kilometer von Kirchberg bis in die Stadt Bern sind eine ideale E-Bike-Pendeldistanz.	**Bemerkung** Die Forderungen sind bei einer Überarbeitung des Sachplan Verkehr, Teil Intrastruktur Strasse einzubringen. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
46225	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Auf sämtliche Kapazitätssteigerungen und Ausbauten (Nummern 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8) ist ersatzlos zu verzichten. **Begründung** Ausbauten und Kapazitätssteigerungen sind mit den Zielen der Gesamtmobilitätsstrategie und den Zielen des Klimaartikels nicht vereinbar.	**Bemerkung** Das Massnahmenblatt listet (abgesehen vom Lückenschluss in Biel) die Vorhaben des Bundes auf. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
46064	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Aufhebung des Massnahmenblatts. Auf eine Weiterentwicklung ist zu verzichten. Falls dem nicht stattgegeben wird, so sollen nur Punkte 7-10 beibehalten werden. Unter Punkt 8 ist auf den 6-Spur-Ausbau zu verzichten. **Begründung** Ein Ausbau des Nationalstrassennetzes kann nicht in Einklang mit den für die Einhaltung des Pariser Klimaabkommens notwendigen Klimaschutzmassnahmen gebracht werden. Ein Ausbau führt unweigerlich zu Mehrverkehr. Das in der Begründung erwähnte Verkehrswachstum wird zudem in der von den möglichen Ausbauten betroffenen Regionen Bern nicht festgestellt (in der Stadt nimmt der Verkehr ab, in der Agglomeration ist dieser seit 10 Jahren stabil).	**Bemerkung** Das Massnahmenblatt zeigt den Umgang des Kantons Bern mit den Vorhaben des Bundes auf. Auf das Massnahmenblatt kann aufgrund der kantonalen Interessen nicht verzichtet werden. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49166	Verein Spurwechsel Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Massnahmenblatt wird umbenannt in "Zweckmässiges Nationalstrassennetz sicherstellen" **Begründung** Grundsätzlich begrüssen wir die Zusammenlegung der MB B_06 und B_13. Der Beibehalt eines MBs mit dem Titel "Das Nationalstrassennetz ausbauen" wäre angesichts der veränderten Rahmenbedingungen nicht mehr haltbar gewesen. Der Titel "Nationalstrassennetz weiterentwickeln" suggeriert jedoch weiterhin die Notwendigkeit eines weiteren Ausbaus der Nationalstrassen, welche sich aufgrund der aktuellen nationalen und kantonalen Grundlagen (insb. Sachplan Verkehr, Teil Programm und 4V-Strategie) pauschal nicht rechtfertigen lässt. Insbesondere im Raum Bern ist eine Weiterentwicklung im Sinne eines Ausbaus nicht mit den örtlichen Bedürfnissen vereinbar.	**Bemerkung** Weiterentwicklung wird als neutral Begriff verwendet. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48977	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Massnahmenblatt wird umbenannt in "Zweckmässiges Nationalstrassennetz sicherstellen" **Begründung** Grundsätzlich begrüssen wir die Zusammenlegung der MB B_06 und B_13. Der Titel "Nationalstrassennetz weiterentwickeln" suggeriert jedoch die Notwendigkeit eines weiteren Ausbaus der Nationalstrassen, welche sich aufgrund der aktuellen nationalen und kantonalen Grundlagen (insb. Sachplan Verkehr, Teil Programm und 4V-Strategie) pauschal nicht rechtfertigen lässt.	**Bemerkung** Weiterentwicklung wird als neutral Begriff verwendet. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49016	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Abschnitt "Abhängigkeiten/Zielkonflikte" ist durch die massiven Emissionen der Nationalstrassen und die mangelhafte Vereinbarkeit der vom Bund geplanten Ausbauten mit der 4V-Strategie, dem Klimaartikel in der Kantonsverfassung und weiteren Prinzipien wie dem schonenden Umgang mit dem Boden zu ergänzen. **Begründung** Die Aufführung der Zielkonflikte ist äusserst selektiv und völlig unzureichend. Es ist offensichtlich, dass die grössten Zielkonflikte beim Nationalstrassenbetrieb und -ausbau im Umweltbereich liegen, und entsprechend unverständlich, dass dieser hier keine Erwähnung findet.	**Bemerkung** Die Anliegen wurden sinngemäss und stufengerecht übernommen. **Beurteilung** berücksichtigt
49170	Verein Spurwechsel Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Abschnitt "Abhängigkeiten/Zielkonflikte" ist durch die massiven Emissionen der Nationalstrassen und die mangelhafte Vereinbarkeit der vom Bund geplanten Ausbauten mit der 4V-Strategie, dem Klimaartikel in der Kantonsverfassung und weiteren Prinzipien wie dem schonenden Umgang mit dem Boden zu ergänzen. **Begründung** Die Aufführung der Zielkonflikte ist äusserst selektiv und völlig unzureichend. Es ist offensichtlich, dass die grössten Zielkonflikte beim Nationalstrassenbetrieb und -ausbau im Umweltbereich liegen, und entsprechend unverständlich, dass dieser hier keine Erwähnung findet.	**Bemerkung** Die Anliegen wurden sinngemäss und stufengerecht übernommen. **Beurteilung** berücksichtigt
49011	VCS Sektion Bern	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	3011 Bern	Der Abschnitt "Massnahme" ist grundlegend zu überarbeiten und im Sinne der 4V-Strategie zu formulieren. **Begründung** Die neusten Prognosen der "Verkehrsperspektiven 2050", auf die sich auch der Sachplan des Bundes, Teil Programm stützt, weisen beim MIV auf eine komplett andere Entwicklung der Verkehrsbelastung zu den Hauptverkehrszeiten hin, als dies zuvor angenommen wurde. Diesem Paradigmenwechsel muss durch eine Anpassung der Entwicklungsziele des Nationalstrassennetzes Rechnung getragen werden, was im Entwurf in keiner Art und Weise getan wird: Insbesondere der erste Satz ist vor dem geschilderten Hintergrund komplett überholt; der gesamte Abschnitt verstösst gegen die Prinzipien der 4V-Strategie und trägt dem neuen Klimaartikel in der Kantonsverfassung in keiner Weise Rechnung. Der gesamte Abschnitt (allenfalls mit Ausnahme des letzten Satzes) ist deshalb auf Basis der aktuellsten Grundlagen von Grund auf zu überarbeiten und in Übereinstimmung mit der 4V-Strategie neu zu formulieren.	Das Massnahmenblatt fokussiert auf die vom Bund angestrebten Entwicklungsmassnahmen am Nationalstrassennetz. Die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes zeigen weiterhin ein Verkehrswachstum auf, jedoch nicht so stark wie bisher. Die Klimathematik ist unserer Ansicht nach im Richtplan stufengerecht berücksichtigt worden. Es ist zu beachten, dass ein punktueller Kapazitätsausbau der Nationalstrassen insbesondere auch der Verkehrssicherheit und siedlungsverträglichen Ausgestaltung des Verkehrsnetzes dient. Ein funktionierendes Nationalstrassennetz ist wichtig, damit der Durchgangsverkehr nicht auf die nachgelagerten Netze verlagert wird. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49169	Verein Spurwechsel Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Abschnitt "Massnahme" ist grundlegend zu überarbeiten und im Sinne der 4V-Strategie zu formulieren. **Begründung** Die neusten Prognosen der "Verkehrsperspektiven 2050", auf die sich auch der Sachplan des Bundes, Teil Programm stützt, weisen beim MIV auf eine komplett andere Entwicklung der Verkehrsbelastung zu den Hauptverkehrszeiten hin, als dies zuvor angenommen wurde. Diesem Paradigmenwechsel muss durch eine Anpassung der Entwicklungsziele des Nationalstrassennetzes Rechnung getragen werden, was im Entwurf in keiner Art und Weise getan wird: Insbesondere der erste Satz ist vor dem geschilderten Hintergrund komplett überholt; der gesamte Abschnitt verstösst gegen die Prinzipien der 4V-Strategie und trägt dem neuen Klimaartikel in der Kantonsverfassung in keiner Weise Rechnung. Der gesamte Abschnitt (allenfalls mit Ausnahme des letzten Satzes) ist deshalb auf Basis der aktuellsten Grundlagen von Grund auf zu überarbeiten und in Übereinstimmung mit der 4V-Strategie neu zu formulieren.	**Bemerkung** Das Massnahmenblatt fokussiert auf die vom Bund angestrebten Entwicklungsmassnahmen am Nationalstrassennetz. Die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes zeigen weiterhin ein Verkehrswachstum auf, jedoch nicht so stark wie bisher. Die Klimathematik ist unserer Ansicht nach im Richtplan stufengerecht berücksichtigt worden. Es ist zu beachten, dass ein punktueller Kapazitätsausbau der Nationalstrassen insbesondere auch der Verkehrssicherheit und siedlungsverträglichen Ausgestaltung des Verkehrsnetzes dient. Ein funktionierendes Nationalstrassennetz ist wichtig, damit der Durchgangsverkehr nicht auf die nachgelagerten Netze verlagert wird. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
46998	Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	**Antrag / Bemerkung** Der Abschnitt der N8 zwischen Därligen und Interlaken ist als Nationalstrasse 3. Klasse eingestuft. Er wird von Velos und landwirtschaftlichen Fahrzeugen genauso befahren wie vom MIV und von LKW's. Es herrscht somit Mischverkehr. Wir beantragen, dass dieser Engpass im Rahmen der Weiterentwicklung aufgenommen und behoben wird. Demenentsprechend soll die Situation baulich so gelöst werden, dass der Abschnitt den Vorgaben für eine Nationalstrasse 2. Klasse entspricht. **Begründung** Begründung für die Aufnahme: Verbesserung punkto Verkehrssicherheit. Abschnitt beidseitig bereits ND 2. Klasse oder höher.	**Bemerkung** Die Aufklassierung einer Nationalstrasse ist Sache des Bundes. Aus Sicht TBA kann die vollständige Entflechtung von MIV und Veloverkehr auf diesem Abschnitt trotz der geplanten Veloverbindung Interlaken - Därligen nicht vollständig erreicht werden, weshalb die 3. Klass - Funktion bestehen bleiben sollte. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49211	Einwohnergemeinde Bolligen	**Antrag / Bemerkung** Der Gemeinderat von Bolligen lehnt den 8Spur Ausbau ab und hat dazu Einsprache erhoben. **Begründung** -Verlust von Landwirtschaftsland und Wald. -Widerspricht dem Klimaartikel -Alternativen wurden zu wenig geprüft.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49171	Verein Spurwechsel Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Titel der Rückseite ist zu ändern in "Vom Bund angestrebte Ausbauten am Nationalstrassennetz". Die Kopfzeile ist zu korrigieren. **Begründung** Der Bund plant die Nationalstrassen und ihre Ausbauten, nicht der Kanton. Ausserdem entsprechen die geplanten Massnahmen, wie oben ausgeführt wurde, nicht den Interessen des Kantons, wie sie in den planerischen Grundlagen festgehalten sind (siehe Ausführungen oben). Die Kopfzeile ist auf der ersten Seite nicht korrekt (nur 2 Seiten) und fehlt auf der zweiten Seite.	**Bemerkung** Das Anliegen wird berücksichtigt. **Beurteilung** berücksichtigt
49017	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Titel der Rückseite ist zu ändern in "Vom Bund angestrebte Ausbauten am	**Bemerkung** Das Anliegen wird berücksichtigt. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Nationalstrassennetz". Die Kopfzeile ist zu korrigieren. **Begründung** Der Bund plant die Nationalstrassen und ihre Ausbauten, nicht der Kanton. Ausserdem entsprechen die geplanten Massnahmen, wie oben ausgeführt wurde, nicht den Interessen des Kantons, wie sie in den planerischen Grundlagen festgehalten sind (siehe Ausführungen oben). Die Kopfzeile ist auf der ersten Seite nicht korrekt (nur 2 Seiten) und fehlt auf der zweiten Seite.	berücksichtigt
49009	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Zielsetzung "Weiterentwicklung des Netzes" ist zu ersetzen durch eine Zielsetzung "Sicherstellung eines zweckmässigen Netzes mit geringen Emissionen". **Begründung** Die Notwendigkeit für eine Weiterentwicklung des Netzes im Sinne eines Kapazitätsausbaus wurde von den jüngeren Entwicklungen, insbesondere den neuen Verkehrsprognosen der "Verkehrsperspektiven 2050" und dem auch darauf basierenden Sachplan Verkehr des Bundes (Teil Programm) grundsätzlich infrage gestellt. Insbesondere für die Spitzenbelastungen zu Hauptverkehrszeiten zeichnet sich eine Stagnation, teilweise gar ein Rückgang der Belastungen ab. In Kombination mit der 4V-Strategie und dem neuen Klimaartikel in der Kantonsverfassung ist deshalb eine entsprechende Zielsetzung im Richtplan nicht mehr zu rechtfertigen. Sie soll daher durch eine auf dem 4V-Konzept basierende Zielsetzung ersetzt werden, die insbesondere auch die Verträglichkeit des Nationalstrassennetzes beinhaltet.	**Bemerkung** Das Nationalstrassennetz ist per se zweckmässig, da dadurch die nachgelagerten Netze entlastet bzw. nicht belastet werden. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49168	Verein Spurwechsel Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Zielsetzung "Weiterentwicklung des Netzes" ist zu ersetzen durch eine Zielsetzung "Sicherstellung eines zweckmässigen Netzes mit geringen Emissionen". **Begründung** Die Notwendigkeit für eine Weiterentwicklung des Netzes im Sinne eines Kapazitätsausbaus wurde von den jüngeren Entwicklungen, insbesondere den neuen Verkehrsprognosen der "Verkehrsperspektiven 2050" und dem auch darauf basierenden Sachplan Verkehr des Bundes (Teil Programm) grundsätzlich infrage gestellt. Insbesondere für die Spitzenbelastungen zu Hauptverkehrszeiten zeichnet sich eine Stagnation, teilweise gar ein Rückgang der Belastungen ab. In Kombination	**Bemerkung** Das Nationalstrassennetz ist per se zweckmässig, da dadurch die nachgelagerten Netze entlastet bzw. nicht belastet werden. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		mit der 4V-Strategie und dem neuen Klimaartikel in der Kantonsverfassung ist deshalb eine entsprechende Zielsetzung im Richtplan nicht mehr zu rechtfertigen. Sie soll daher durch eine auf dem 4V-Konzept basierende Zielsetzung ersetzt werden, die insbesondere auch die Verträglichkeit des Nationalstrassennetzes beinhaltet. Die Reduktion der Emissionen der Nationalstrassen ist besonders für dicht besiedelte Gebiete zentral, allen voran den durch mehrere Autobahnen durchschnittenen Grossraum Bern.	
51941	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Diese angestrebten Ausbauten am Nationalstrassennetz Nr. 1, 2, 3, 4, 5 6 sind nicht zu unterstützen. **Begründung** Die Ausbauten sind reine Kapazitätserweiterungen im Rahmen von Spurerweiterungen und widersprechen dem Klimaziel und diversen weiteren formulierten Stossrichtungen. Stattdessen sind andere Massnahmen zu prüfen (Mobility-Pricing, Verkehrssteuerung, Dosierungskonzepte, Parking für Car-Sharing sowie Park and Ride Standorte). Viele dieser Abschnitte zielen Radial auf das Stadtzentrum Bern und sind stark durch Pendlerverkehr geprägt. Es ist erforderlich, den Verkehr der Nationalstrasse auf die Kapazitäten des städtischen Strassennetzes abzustimmen.	**Bemerkung** Die genannten alternativen Massnahmen werden im Rahmen der kantonalen Kompetenzen und finanziellen Möglichkeiten parallel ausgearbeitet und umgesetzt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49437	Genossenschaft Migros Aare Direktion Real Estate 3321 Schönbühl	**Antrag / Bemerkung** Ein direkter Autobahnanschluss sollte als Prüfauftrag in das Massnahmenblatt B_06 (Nr. 4, Kirchberg-Luterbach) aufgenommen werden, in Abstimmung auf das Massnahmenblatt B_07. **Begründung** Die derzeit laufende Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Utzenstorf (vgl. B_07, Nr. 21) soll auch die Realisierung eines direkten Anschlusses des Standorts Emmepark Utzenstorf an die Autobahn A1 zwischen Kirchberg und Kriegstetten prüfen. Ein Prüfauftrag wurde in diesem Rahmen bereits erteilt.	**Bemerkung** Die Erstellung einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für die Erschliessung des Emmeparks mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ist bereits Bestandteil des Massnahmenblattes R_12 "Emmepark Utzenstorf (ehemals Papierfabrik) räumlich abstimmen". Die doppelte Verankerung im Richtplan ist nicht notwendig. Sollte aufgrund der ZMB ein konkretes Vorhaben für einen Halbanschluss geplant werden, wird dieses entsprechend im Massnahmenblatt B_06 ergänzt.
49429	Gemeinderat Ittigen	**Antrag / Bemerkung** Erfreut nehmen wir zur Kenntnis, dass der Halbanschluss Grauholz vom Bund als Maßnahme, mit Koordinationsstand	**Bemerkung** Die Anliegen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung geprüft.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Vororientierung, aufgenommen wurde und unter der Federführung der Region die Zweckmässigkeit eines Halbanschlusses Grauholz zu prüfen sein wird. Mit dem Halbanschluss Grauholz soll der Durchgangsverkehr von Zollikofen Richtung Bern und Worblental auf die Autobahn verlagert und somit die Ortsdurchfahrten von Zollikofen und Ittigen (Grauholzstrasse) entlastet werden. Durch flankierende Massnahmen ist dieser Effekt zu unterstützen und das Potenzial zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs zu nutzen. Von Ittigen her darf der Halbanschluss nichtbefahrbar sein, da ansonsten die Grauholzstrasse zum Autobahnzubringer würde und mit einer deutlichen Verkehrszunahme zu rechnen wäre. Zusätzlich sind im Zusammenhang mit dem Halbanschluss am Standort Grauholz folgende Punkte zu prüfen: Umsteigehub Auto-ÖV, Lastwagenabstellplatz, Treffpunkt für MIV-Sammelfahrten. **Begründung** -	**Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
50504	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Gemäss seiner Einsprache im Rahmen des Auflageverfahrens zum Ausbau des Autobahnabschnitts Grauholz und gestützt auf die Ziele der Gesamtmobilitätsstrategie 2040 unterstützt der Gemeinderat die im Massnahmenblatt festgehaltene Stossrichtung (Tabelle Nr. 2) des Kantons nicht. Der Anschluss Wankdorf (Nr. 6) und der Bypass Bern Ost (Nr. 7) werden hingegen auch vom Gemeinderat unterstützt. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49019	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter "Stossrichtung Kanton" nimmt der Kanton zu den Projekten 1-4, 6 und 8 eine dezidiert ablehnende Haltung ein und begründet diese mit veränderten Rahmenbedingungen (Verkehrsperspektiven 2050), der Unvereinbarkeit mit der 4V-Strategie und dem Klimaartikel in der Kantonsverfassung sowie allenfalls weiteren planerischen Grundlagen. **Begründung** Siehe oben	**Bemerkung** Die Klimathematik ist unserer Ansicht nach im Richtplan stufengerecht berücksichtigt worden. Es ist zu beachten, dass ein punktueller Kapazitätsausbau der Nationalstrassen insbesondere auch der Verkehrssicherheit und siedlungsverträglichen Ausgestaltung des Verkehrsnetzes dient. Ein funktionierendes Nationalstrassennetz ist wichtig, damit der Durchgangsverkehr nicht auf die nachgelagerten Netze verlagert wird. Der Richtplan widerspiegelt in diesem Massnahmenblatt die Sicht des Regierungsrats.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			Beurteilung nicht berücksichtigt
49172	Verein Spurwechsel Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter "Stossrichtung Kanton" wird zu den Projekten 1-3, 6 und 8 eine dezidiert ablehnende Haltung eingenommen und mit veränderten Rahmenbedingungen (Verkehrsperspektiven 2050), der Unvereinbarkeit mit der 4V-Strategie und dem Klimaartikel in der Kantonsverfassung sowie allenfalls weiteren planerischen Grundlagen begründet. Für den Anschluss Wankdorf (Projekt 6) wird ein neuer, ergebnisoffener, partizipativer Planungsprozess unter enger Abstimmung mit dem Erarbeitungsprozess des Bypasses' Ost (Projekt 7), für die Projekte 1-3 und 8 die Sistierung gefordert. **Begründung** Die fünf Projekte sind aufgrund der erwähnten Grundlagen nicht (mehr) zu rechtfertigen und würden die Lebensqualität im Grossraum Bern massiv beeinträchtigen. Insbesondere würden sie den Bestrebungen für einen nachhaltigen Umbau des Verkehrssystems komplett entgegenlaufen, da durch sie das Privatauto als emissionsreichstes Verkehrsmittel mit dem grössten Flächenverbrauch gefördert würde. Für die bestehenden Probleme im Bereich des Anschlusses Wankdorf ist in einem partizipativen Prozess unter Einbezug der Quartierbevölkerung und in Abstimmung mit dem laufenden Planungsprozess für den Bypass Ost eine nachhaltige neue Lösung zu suchen, die den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung trägt.	**Bemerkung** Die Klimathematik ist unserer Ansicht nach im Richtplan stufengerecht berücksichtigt worden. Es ist zu beachten, dass ein punktueller Kapazitätsausbau der Nationalstrassen insbesondere auch der Verkehrssicherheit und siedlungsverträglichen Ausgestaltung des Verkehrsnetzes dient. Ein funktionierendes Nationalstrassennetz ist wichtig, damit der Durchgangsverkehr nicht auf die nachgelagerten Netze verlagert wird. Der Richtplan widerspiegelt in diesem Massnahmenblatt die Sicht des Regierungsrats. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49179	Verein Spurwechsel Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter "Stossrichtung Kanton" wird zum Projekt 7 die Notwendigkeit eines engen Einbezugs aller Interessengruppen, insbesondere der Quartierbevölkerung, in allen Phasen des Projekts unterstrichen. **Begründung** Die Erfahrungen mit dem Anschluss Wankdorf (Projekt 6) zeigen, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA dem Einbezug der betroffenen Bevölkerung nicht immer eine hohe Priorität beimisst. So wurden dort die Direktbetroffenen jahrelang nicht über den Stand des Projekts informiert, geschweige denn in seine Erarbeitung einbezogen. Beim "Bypass Ost" wird bisher besser auf einen Einbezug aller Interessengruppen geachtet; es	**Bemerkung** Der Kanton begleitet das Projekt eng. Mit dem Massnahmenblatt R_13 wurde ein separates Blatt entworfen, welches spezifisch auf diesen Raum Bezug nimmt. Der Kanton setzt sich im Rahmen der relevanten Projektgremien dafür ein, dass eine angemessene Partizipation stattfindet. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		gilt sicherzustellen, dass dies auch in den weiteren Phasen des Projekts so bleibt.	
46226	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Wir begrüssen das Veloprojekt, das in der Nummer 10 enthalten ist. Diese Verbindung für den Veloverkehr durch die Taubenlochschlucht ist endlich und absolut prioritär zu realisieren. **Begründung** Der heutige Zustand für den Veloverkehr ist extrem gefährlich, für viele Menschen schlicht unfahrbar und deshalb unhaltbar. Dieses Verbindungsstück der Velolandroute 64 muss dringend repariert werden.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
Massnahme B_07 Kantonsstrassennetz weiterentwickeln Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
49021	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Das vierte strategische Projekt wird umbenannt in "Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Erlenbach im Simmental". **Begründung** Der Titel suggeriert, dass eine Umfahrung des Dorfes die beste Lösung ist, und greift damit einer umfassenden Interessenabwägung vor. Wie beim Projekt 21 ist deshalb von einer Zweckmässigkeitsbeurteilung zu sprechen.	**Bemerkung** Für das Projekt wurde ein Variantenstudium durchgeführt. Dabei stellte sich die Lösung mit einer Umfahrung als Bestvariante heraus. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
47989	Einwohnerge-meinde Utzenstorf	**Antrag / Bemerkung** Die Aufnahme der Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Utzenstorf in der Liste wird begrüsst. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung muss nun aktiv vorangetrieben werden und sollte deshalb als Festsetzung und nicht als Vororientierung aufgenommen werden. **Begründung** Die vollständige Nutzung der bestehenden Arbeitszone wird erst möglich, wenn eine Lösung für die Erschliessung gefunden wird. Auch erst dann kann die Massnahme B_03 realisiert werden. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung läuft bereits, es ist deshalb nicht ersichtlich, weshalb diese noch als Vororientierung und nicht als Festsetzung aufgeführt wird.	**Bemerkung** Der Koordinationsstand Vororientierung bedeutet, dass eine erste Idee eines Vorhabens vorliegt, die genaue Lage und die räumlichen Auswirkungen, bzw. betroffenen räumlichen Interessen noch nicht vollständig bekannt sind. Eine Festsetzung des Vorhabens ist erst möglich, wenn ein konkretes Projekt im Sinne einer Bestvariante festgelegt wurde und die räumliche Interessenabwägung abgeschlossen wurde. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
49301	Einwohnergemeinde	**Antrag / Bemerkung** Die Bedeutung der Kantonsstrasse Attiswil-Wiedlisbach-Oberbipp-Niederbipp sowie der Raum Oberaargau-Nord ist soll besser auf die Verkehrsentwicklung (MIV) ausgerichtet werden. **Begründung** Das stetig wachsende Verkehrsaufkommen, die Bedeutung der Kantonsstrasse und des umliegenden Strassennetzes bei Störungen auf der Autobahn N01 und die Entwicklung des Raumes bezüglich Logistik, bedürfen zusätzliche Anstrengungen und Infrastrukturentwicklungen, um dem wachsenden Verkehr gerecht zu werden. Wünschenswert ist auch eine bessere Koordination mit dem angrenzenden Kt. Solothurn. Das Thema Cargo Sous Terrain taucht im Richtplan nicht auf.	**Bemerkung** Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und für kommende Richtplananpassungen geprüft. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
46227	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Zielsetzungen und Massnahmen sind zu überarbeiten. Die Auswirkungen des Verkehrs auf das Klima, die nötigen Massnahmen zur Reduktion und die Zielsetzungen des Klimaartikels sind zu integrieren. Der Fuss- und Veloverkehr ist zu priorisieren. Der öffentliche Verkehr ist dem MIV vorzuziehen. Das Temporegime ist - als einfach realisierbare Massnahme - so anzupassen, dass die Strassen auch für Velofahrende funktionieren. **Begründung** Gemäss BAFU trägt der Sektor Verkehr 31.6 Prozent zu den totalen Treibhausgasemissionen in der Schweiz bei. Davon gehen über zwei Drittel auf das Konto des Personenverkehrs. Der fossile MIV muss also drastisch reduziert werden, um die Klimaneutralität zu erreichen. Und auch wenn der komplette Personenverkehr mit nicht-fossilen Antrieben unterwegs ist, so bleibt das Auto eine äusserst flächen- und energieineffiziente Art der Fortbewegung, die nicht zu fördern ist.	**Bemerkung** Veränderungen des Temporegimes sind nicht stufengerecht für den Richtplan. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
51968	Gemeinde Täuffelen Ressort Planung	**Antrag / Bemerkung** Eine Lösung im Sinn des Porttunnels wird unterstützt. Ampelsysteme zwischen Sutz und Ipsach werden jedoch nicht unterstützt da sie den Verkehrsfluss behindern. **Begründung**	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		-	
46065	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Ergänzung der Auflistung Geschwindigkeitsregime mit Tempo 30 (im Abschnitt Massnahmen). Auf die Projekte 4, 19 und 20 ist zu verzichten. **Begründung** Tempo 30 ist eine günstige und wirksame Massnahme. Sie mindert Lärm und die Gefährdung der anderen VerkehrsteilnehemerInnen.	**Bemerkung** In diesem Massnahmenblatt werden Projekte mit grösseren baulichen Massnahmen, welche oftmals Substanzerhaltungsmassnahmen sind, aufgeführt. Tempo 30 Massnahmen bedürfen oft nur kleinere bauliche Anpassung, weshalb sie nicht als strategische Projekte klassiert werden. Der Kanton Bern hält an den Projekten 4, 19 und 20 fest. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51003	Gemeinde Innertkirchen	**Antrag / Bemerkung** Gebiet Oberingenieurkreis I: Ausbau Kirchet ist nicht nur auf die Gemeinde Schattenhalb zu beschränken sondern über den ganzen Übergang Kirchet (Gemeinden Schattenhalb und Innertkirchen. Insbesondere Radweg / Radstreifen **Begründung** Der Freizeitveloverkehr ist zunehmend ein Problem auf der schmalen, unübersichtlichen Strasse über den Kirchet.	**Bemerkung** Der Richtplaneintrag widerspricht diesem Anliegen nicht. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
49438	Genossenschaft Migros Aare Direktion Real Estate 3321 Schönbühl	**Antrag / Bemerkung** Genossenschaft Migros Aare stimmt der Aufnahme der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Umfahrung Utzenstorf in der Liste der strategischen Projekte (Nr. 21) zu. Diese Massnahme sollte allerdings als Festsetzung und nicht als Vororientierung aufgenommen werden. Die ZMB wurde bereits gestartet und soll nun unter der Federführung des Kantons Bern aktiv vorangetrieben werden. **Begründung** Die ZMB Umfahrung Utzenstorf dient der räumlichen Abstimmung des Arealteils Süd und soll eine Verbesserung der Verkehrserschliessung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) bringen. Damit können mögliche künftige Nutzungen für den Arealteil Süd des Emmeparks abgestimmt werden, was die Genossenschaft Migros Aare grundsätzlich sehr begrüsst. Die Genossenschaft Migros Aare unterstützt die ZMB und hat Verständnis dafür, dass der Kanton Bern damit die betroffenen Ortsdurchfahrten via eine Gesamtverkehrslösung entlasten will - in	**Bemerkung** Der Koordinationsstand Vororientierung bedeutet, dass eine erste Idee eines Vorhabens vorliegt, die genaue Lage und die räumlichen Auswirkungen, bzw. betroffenen räumlichen Interessen noch nicht vollständig bekannt sind. Eine Festsetzung des Vorhabens ist erst möglich, wenn ein konkretes Projekt im Sinne einer Bestvariante festgelegt wurde und die räumliche Interessenabwägung abgeschlossen wurde. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Abstimmung mit dem benachbartem Kanton Solothurn. Da die ZMB sich bereits in der Durchführungsphase befindet, sollte diese Massnahme jedoch als Festsetzung und nicht als Vororientierung aufgenommen werden, zumal diese Massnahme bereits im RGSK festgesetzt wurde. Eine Festsetzung bedeutet dabei, dass die ZMB durchzuführen ist und nicht, ob und wie die Resultate der ZMB umzusetzen sind. Hinweis: Die aus dem RGSK stammende Betrachtung einer Umfahrung für Utzenstorf schliesst die Prüfung eines direkten Autobahnanschlusses im Rahmen der ZMB nicht aus.	
49020	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Im Abschnitt "Massnahme" ist explizit auf die 4V-Strategie zu verweisen, wobei die vier "V" entsprechend der Strategie zu priorisieren sind. Der erste Satz ist anzupassen. **Begründung** In diesem Massnahmenblatt wird grundsätzlich besser auf die Konflikte des MIV mit anderen planerischen Zielsetzungen eingegangen als beim MB B_06, doch bleibt vieles vage; eine Bezugnahme auf die 4V-Strategie schafft mehr Klarheit. Der Einstiegssatz verkennt wiederum die Erkenntnisse aus den aktuellsten Verkehrsprognosen (Verkehrsperspektiven 2050) und ist deshalb anzupassen.	**Bemerkung** Die Verkehrsperspektiven 2050 prognostizieren weiterhin ein Wachstum, wenn auch in geringerem Masse. Daher wird der erste Satz nicht geändert. Im weiteren Text wird der Bezug zur 4V-Strategie aufgezeigt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48954	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Konkret ist auf die Umfahrungsstrassenprojekte 4, 19 und 20 zu verzichten. Die freigewordenen personellen und finanziellen Kapazitäten sind für den Veloverkehr einzusetzen. **Begründung** Wenn wir Veloverkehr wollen, müssen wir Velo-Infrastruktur bauen oder aber die bestehende Strassen-Infrastruktur anders nutzen. Grosse MIV-Projekte nützen da nichts.	**Bemerkung** Der Kanton Bern hält an den Projekten 4, 19 und 20 fest. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49167	Direction générale du territoire et du logement 1014 Lausanne	**Demande / remarque** Nous prenons acte que le canton de Berne souhaite la prise en compte de la route cantonale "Saanen-Gstaad-Col du Pillon" lors d'un prochain réexamen du réseau routier complémentaire de la Confédération. **Justification**	**Évaluation** Prise de connaissance

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		-	
50463	Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau	**Antrag / Bemerkung** Wir möchten darauf hinweisen, dass der Kanton Aargau im Jahr 2021 sein Kantonsstrassennetz neuklassiert hat. Die K 233 Strengelbach—Vordemwald—St. Urban wurde von einer Hauptverkehrsstrasse (HVS) zu einer Regionalverbindungsstrasse (RVS) abgestuft. Sie gehört weiterhin zum übergeordneten Kantonsstrassennetz. Die K 101 Rothrist—Murgenthal—Wynau bleibt eine HVS. Wir bitten, bei der Weiterentwicklung des Kantonsstrassennetzes im Kanton Bern die Strassenklassierungen im Kanton Aargau zu berücksichtigen. **Begründung** -	**Bemerkung** Der Kanton Bern bedankt sich für den Hinweis. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Massnahme B_08 Verkehrsmanagement Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
48987	Verein seeland.biel/bienne c/o BHP Raumplan AG	**Antrag / Bemerkung** Das mit dem RGSK Biel-Seeland 2021 genehmigte «Verkehrsmanagement Biel Zentrum» ist in die Liste der Verkehrsmanagementprojekte mit Federführung Gemeinden aufzunehmen. **Begründung** Mit dem RGSK Biel-Seeland 2021 wurden vier Verkehrsmanagementprojekte in der Agglomeration Biel genehmigt. Im Massnahmenblatt B_08 sind jedoch nur drei Projekte enthalten, das «Verkehrsmanagement Biel Zentrum» fehlt.	**Bemerkung** Besten Dank für den Hinweis. Da es sich um eine B-Massnahme handelt, besteht noch keine zwingende Notwendigkeit für die Aufnahme im kantonalen Richtplan. Die Aufnahme dieses Projekts wird im Rahmen des nächsten Richtplancontrollings nachgeholt. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
49454	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Verkehrsmanagement ist zurückhaltend einzusetzen und soll dem gesamten Verkehrsfluss dienen und nicht einzelne Verkehrsteilnehmende priorisieren. Das Massnahmenblatt B_08 ist entsprechend anzupassen. **Begründung** Das Verkehrsmanagement darf nicht zu einer Verdrängung des motorisierten Individualverkehrs und des Gewerbes führen, zumal die Transportketten explizit erwähnt sind. Die Dosierung ist entsprechend zu gestalten und soll nicht einseitig auf die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs fokussieren. Sonst führt dies letztlich zu einer Segregation der Bevölkerung und einer Vergrösserung des Stadt-Land-Grabens und zu einer Vertreibung des Gewerbes aus Stadt und Agglomeration. Wenn Handwerker aus der oder in die Stadt nicht mehr zeitnahe zum Kunden kommen, dann werden sie mit ihrer Firma in die Peripherie ziehen und Aufträge in der Stadt einfach nicht mehr annehmen.	**Bemerkung** Verkehrsmanagement-Anlagen verstetigen den Verkehr und tragen so zu berechenbaren Reisezeiten bei. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49023	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die letzten drei Sätze im Abschnitt "Massnahme" werden gestrichen. **Begründung** Die Sätze sind ungenau, pauschalisierend und in ihrer Konsequenz unklar. Der Schleichverkehr auf das nachgelagerte Strassennetz kann mit einem	**Bemerkung** Um Schleichverkehr auf das nachgelagerte Strassennetz in den Einflussbereichen der Nationalstrasse zu verhindern wird Verkehrsmanagement eingesetzt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		konsequenten Verkehrsmanagement viel effizienter verhindert werden. Eine zu starke Rücksichtnahme auf den Autobahnverkehr hiesse im Endeffekt, den Autoverkehr auf das untergeordnete Netz zu verlagern, was den Zielen des Verkehrsmanagement diametral entgegenstünde.	
46229	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Massnahme ist zu überarbeiten: Die Anliegen des Fuss- und Veloverkehr sollen nicht gleichberechtigt, sondern prioritär behandelt werden, damit die Massnahmen mit den Zielen des Klimaartikels übereinstimmen. Das Verkehrsmanagement soll unabhängig von "fliessendem" Autobahnverkehr funktionieren. Wenn nötig, ist das Verkehrsmanagement auszudehnen. **Begründung** Wer umweltfreundlich, gesundheitsförderlich, ressourcen- und platzeffizient unterwegs ist, soll klar priorisiert werden. Das Verkehrsmanagement darf nicht als Argument für Autobahnausbauten gebraucht werden.	**Bemerkung** Die im Massnahmenblatt dargestellte Priorisierung der Verkehrsmodi entspricht der Gesamtmobilitätsstrategie 2022. Das Verkehrsmanagement hat mehrere Ziele. Einerseits soll der öffentliche Verkehr priorisiert werden und andererseits sollen an Schnittstellen von verschiedenen Netzen Dosierungen zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs entstehen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48988	Verein seeland.biel/bienne c/o BHP Raumplan AG	**Antrag / Bemerkung** Die vier Verkehrsmanagementprojekte in der Agglomeration Biel sind mit Koordinationsstand Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. **Begründung** Die vier Verkehrsmanagementprojekte in der Agglomeration Biel wurden im RGSK 2021 mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis genehmigt. Im kantonalen Richtplan figurieren sie als Vororientierung. Diese Rückstufung wird nicht begründet und ist nicht nachvollziehbar.	**Beurteilung** berücksichtigt
51961	Berner KMU 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Hier lauern dieselben Gefahren wie im Zusammenhang mit dem Massnahmenblatt B_05 beschrieben wurden. Verhinderung von Verkehrsaufkommen ist nur so viel zu praktizieren, wie nötig. Ein flüssiger Verkehr ist umweltverträglicher als ein stockender oder stehender.	**Bemerkung** Verkehrsmanagement-Anlagen haben die Verstetigung des Verkehrs in den Ortszentren als Ziel. Mit Dosierungen können Überlastungen der Ortszentren verhindert werden. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die Massnahmenblätter B_05 und B_08 müssen, nach eingehender objektindividueller Lösungssuche neu erarbeitet werden. **Begründung** -	nicht berücksichtigt
49022	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Im Abschnitt "Massnahme" werden der fünfte und sechste Satz ersetzt durch: "VM-Massnahmen berücksichtigen die Anliegen des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs prioritär." **Begründung** Fuss- und Veloverkehr sind als ebenfalls emissionsarme und flächeneffiziente Verkehrsarten bei VM-Massnahmen dem ÖV bezüglich Priorisierung gleichzusetzen.	**Bemerkung** Die im MB dargestellte Priorisierung der Verkehrsmodi entspricht der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie 2022. Das Verkehrsmanagement hat mehrere Ziele. Einerseits soll der öffentliche Verkehr priorisiert werden und andererseits sollen an Schnittstellen von verschiedenen Netzen Dosierungen zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs entstehen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48876	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Verkehrsmanagement in der Region Thun: Bitte Koordinationsstand anpassen: Zwischenergebnis oder Festsetzung (statt Vororientierung). Bitte um Aufnahme des GVM BE als wichtige Planungsgrundlage, Aufnahme der Verbesserung des GVM BE in der Agglomeration Thun als weitere Zielsetzung. **Begründung** Das Verkehrsmanagement in der Region Thun erachten wir aufgrund des Agglomerationsprogramms als zentrale, äusserst wichtige und dringende Massnahme. Als Grundlage dafür ist hier das Gesamtverkehrsmodell GVM BE zu ergänzen, verbunden mit der Zielsetzung, dieses für die Verwendung in der Agglomeration Thun durch eine entsprechende Verfeinerung und Erhöhung der Messstellendichte mittelfristig zu verbessern.	**Bemerkung** Das VM Region Thun wurde mit Zwischenergebnis und das VM Rechtes Seeufer Thun mit Festsetzung berücksichtigt. Für die Verfeinerung des Gesamtverkehrsmodells in der Agglomeration Thun ist der Kanton auf die entsprechende Mitarbeit der Stadt Thun angewiesen. Die Mitarbeit im Fachgremium Verkehrsmodellierung wurde bereits angeboten, jedoch bisher seitens Stadt Thun abgelehnt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
46994	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zum Vorhaben: Verkehrsmanagement Wabern - Bern Süd, S. 2: Festlegung des Koordinationsstandes Festsetzung (aktuell Vororientierung). **Begründung**	**Bemerkung** Das VM Köniz Wabern - Bern Süd kann aufgrund des Projektfortschrittes aktuell nur auf ein Zwischenergebnis aufgestuft werden. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Aus Sicht der Gemeinde sind die Voraussetzungen gegeben, um den Koordinationsstand anzupassen. Es ist nicht ersichtlich, weshalb der Koordinationsstand aktuell noch als Vororientierung festgelegt ist. Falls Gründe vorliegen, dass der Koordinationsstand noch nicht angepasst werden kann, wird um Erläuterung gebeten.	
Massnahme B_09 Velorouten mit kantonaler Netzfunktion Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
50505	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** • Abschnitt Zielsetzung: Auf den Begriff «verhältnismässig» ist zu verzichten. Die besondere Erwähnung dieses Begriffs beim Veloverkehr ist irreführend und schwächt direkt die geplante Qualität der Massnahmen. • Abschnitt Massnahmen: Es soll betont werden, dass die Velorouten (auch Vorrangrouten) für alle Velofahrenden «von Acht bis Achtzig», namentlich auch für Menschen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis ausgerichtet werden sollen, nur «schnell» und «komfortabel» genügt nicht. • Abschnitt Vorgehen: Ergänzung: Der Handlungsbedarf zugunsten des Veloverkehrs ergibt sich namentlich auch aus den übergeordneten Zielen der Gesamtmobilitätsstrategie und des Klimaartikels. • Controlling: Das Vorgehen ist zu definieren. **Begründung** -	**Bemerkung** Auf den Begriff "verhältnismässig" wird nicht verzichtet, da der Kanton grundsätzlich nur verhältnismässige Massnahmen (für alle Verkehrsmittel) plant. Die Formulierung "acht bis achzig" wurde sinngemäss berücksichtigt (für alle Menschen in jedem Alter). Die Ergänzung im Abschnitt Vorgehen wurde sinngemäss berücksichtigt. Ein Controlling wird im Rahmen des Sachplan Veloverkehr durchgeführt. Ein entsprechender Hinweis wurde ergänzt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
46230	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Auch hier ist ein Controlling zu definieren. **Begründung** Nicht nur für Nationalstrassen und öV-Anliegen und Kantonsstrassen, auch für Velo-Infrastruktur ist irgendeine Art von Controlling essentiell. Zumal hier der grösste Nachholbedarf aller Verkehrsträger liegt.	**Bemerkung** Ein Controlling wird im Rahmen des Sachplan Veloverkehr durchgeführt. Ein entsprechender Hinweis wurde ergänzt. **Beurteilung** berücksichtigt
51004	Gemeinde Innertkirchen	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Aufnahme der kantonalen Verbindungen über den Sustenpass (Uri) und Grimselpass (Wallis). **Begründung** Routen haben an Bedeutung gewonnen. Starke Zunahme des Freizeitverkehrs. Zwingender Ausbau ist notwendig.	Die beiden Passstrassen sind bereits im Sachplan Veloverkehr. **Beurteilung** berücksichtigt
49103	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Abschnitt "Zielsetzung" ist als echte Zielsetzung mit der konsequenten Umsetzung der Inhalte des Sachplans Veloverkehr als Ziel zu formulieren. **Begründung** Die Förderung von Velorouten mit kantonaler Netzfunktion wird begrüsst. In der aktuellen Formulierung beinhaltet der Abschnitt aber keine eigentliche Zielsetzung, sondern hält nur den unbestrittenen Zweck des Sachplans Veloverkehr fest. Als Richtplaneintrag ist dies ungenügend und widerspiegelt nicht den massiven Nachholbedarf bei der Veloinfrastruktur. Auf relativierende Formulierungen wie "verhältnismässige Massnahmen" ist bei der Neuformulierung zu verzichten.	**Bemerkung** Die Inhalte des Massnahmenblatts zeigen die richtplanrelevanten Massnahmen des Sachplans auf. Die Fortschritte der Umsetzung werden dementsprechend im Sachplan nachgeführt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48336	Entwicklungsraum Thun ERT	**Antrag / Bemerkung** Der ERT beantragt, den Koordinationsstand der Vorrangroute Aaretal (Kiesen – Thun) von Vororientierung auf Zwischenergebnis oder Festsetzung aufzustufen. **Begründung** Der ERT erarbeitet momentan zusammen mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und mit der Transitec SA als Auftragnehmerin die Studie Velohauptroute Münsingen – Thun. Der Kanton ist durch das TBA (AGR, DLZ, OIK I und II) in der Arbeitsgruppe vertreten. Die Erarbeitung der Studie befindet sich bereits in einem fortgeschrittenen Stadium. Aktuell steht die die öffentliche Mitwirkung bevor. Der ERT erachtet darum den aktuellen Koordinationsstand der Vorrangroute Aaretal (Kiesen – Thun) als zu gering und beantragt eine Aufstufung. Das Gleiche gilt für den Abschnitt Münsingen – Kiesen, auch wenn dieser ausserhalb des Planungsperimeters des ERT liegt.	**Bemerkung** Das Vorhaben wird auf ein Zwischenergebnis geändert. Eine Festsetzung ist erst möglich, wenn die Studie mit Ergebnis einer klaren Bestvariante abgeschlossen ist. **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48367	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Radweg Gümmenen - Laupen ist als strategisches Projekt aufzunehmen. **Begründung** Die Strecke zwischen Laupen und Gümmenen hat ein grosses Potential für den Veloverkehr; sowohl für den Freizeitverkehr (Veloweg im Sense-/Saane-/Aaretal, Verlegung Freizeitroute 74) wie auch den Alltagsverkehr. Aktuell ist ein Projekt zur Planung dieses Velowegs (der auch im Sachplan Veloverkehr enthalten ist) am Laufen. Leider ist das aktuelle Projekt noch ungenügend, es wird einer kantonalen Alltags-Hauptverbindung sowie Velolandroute (noch) nicht gerecht.	**Bemerkung** Das Projekt wird aufgrund der Ergebnisse aus der Mitwirkung gemäss dem Fazit des Mitwirkungsberichts vom Dezember 2022 vorerst nicht weiterverfolgt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48462	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Satz "Der Veloverkehr wird mit dem Ziel weiterentwickelt, das Velofahren im gesamten Kantonsgebiet attraktiver und sicherer zu machen." ist zu ersetzen durch: "Der Veloverkehr wird mit dem Ziel weiterentwickelt, das Velofahren im gesamten Kantonsgebiet FÜR ALLE MENSCHEN ATTRAKTIV UND SICHER zu machen." **Begründung** Leider bedeutet "attraktiver und sicherer als heute" noch nicht viel. Es bedeutet auf jeden Fall noch nicht, dass es attraktiv und sicher wird. Was aber richtig und wichtig ist. Und für "alle Menschen" ist uns wichtig, damit an die verschiedenen Nutzer:innengruppen und ihre Bedürfnisse gedacht wird.	**Beurteilung** berücksichtigt
49481	Einwohnergemeinde Uetendorf	**Antrag / Bemerkung** Die Einwohnergemeinde Uetendorf beantragt die Planungsstudie Velohauptroute Münsingen-Thun im kantonalen Richtplan, bzw. im entsprechenden Massnahmenblatt aufzunehmen. **Begründung** Im kantonalen Richtplan, bzw. im entsprechenden Massnahmenblatt ist die mittel- und längerfristige Velohauptroute Münsingen-Thun zu sichern.	**Bemerkung** Die Velohauptroute Münsingen-Thun ist bereits vorhanden: Bern-Münsingen-Kiesen und Kiesen-Thun **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
49331	Verein seeland.biel/bienne c/o BHP Raumplan AG	**Antrag / Bemerkung** Die Federführung beim Projekt Brügg Netzlücke Querung T6 ist zu korrigieren (Kanton statt Gemeinde). **Begründung** Gemäss Vereinbarung zwischen der Gemeinde Brügg und dem Kanton Bern ist das Tief-bauamt für die Massnahme Brügg, Netzlücke Querung T6 federführend.	**Beurteilung** berücksichtigt
48747	Einwohnergemeinde Roggwil Fachbereich Bau und Betriebe	**Antrag / Bemerkung** Die Gemeinde Roggwil bittet um Unterlagen zum geplanten Routenverlauf des Vorhabens "Nr. 25 Vorrangroute Herzogenbuchsee-Langenthal-Grenze AG". **Begründung** Routenverlauf unbekannt.	**Bemerkung** Für die Netzlücke 25 des Sachplan Veloverkehr wurden bisher keine Planungen durchgeführt. Eine Information der Gemeinden wird bei Planungsstart erfolgen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
49141	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Kriterien für die Auswahl der strategischen Projekte und die Gründe für die Streichung der Tabellen aus dem alten MB B_12 werden nachvollziehbar erläutert. **Begründung** Es ist nicht klar, warum gerade die aufgelisteten Projekte "strategisch" sein sollen und andere wichtige Vorhaben (z. B. die Netzschliessung Gümmenen-Laupen) nicht. Ebenso fehlt eine Begründung, weshalb die Tabellen aus dem alten MB B_12 zum Koordinationsbedarf mit anderen Infrastrukturen ersatzlos gestrichen werden.	**Bemerkung** Die sehr umfassende Auflistung aus dem alten Massnahmenblatt wird durch das Bundesgesetz abgedeckt. Die strategischen Projekte sind Veloprojekte die entweder in nächster Zeit realisiert werden oder aber vom Kanton als Vorrangroute definiert wurden. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49325	Verein seeland.biel/bienne c/o BHP Raumplan AG	**Antrag / Bemerkung** Die Prozesse, Instrumente und Zuständigkeiten für eine systematische und kontinuierliche Abstimmung der kantonalen und regionalen Velonetzplanung sind zusammen mit den Regionen zu definieren und im Massnahmenblatt unter «Vorgehen» zu verankern. **Begründung** Das Massnahmenblatt erläutert die kantonale Praxis der Velonetzplanung, macht aber keine Aussagen zur Abstimmung mit den regionalen (und kommunalen) Velonetzplanungen. Damit	**Bemerkung** Es ist ein Workshop geplant, welcher das Zusammenspiel zwischen kantonaler und regionaler Planung beleuchten soll. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		das Zusammenspiel von kantonaler und regionaler Velonetzplanung von der Planung bis zur Realisierung effizient greift, müssen die Prozesse, Instrumente und Zuständigkeiten definiert werden, so wie dies bspw. bei den vierjährlichen Überarbeitungen der RGSK der Fall ist.	
47000	Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	**Antrag / Bemerkung** Die strategischen Projekte zu Gunsten des Veloverkehrs Nr. 1 (Kantonaler Radweg Därligen-Leissigen) und Nr. 2 (Kantonaler Radweg Interlaken West - Därligen) sind vom Koordinationsstand Zwischenergebnis auf Festsetzung anzupassen. **Begründung** In der aufgrund der Motion Wenger/Graf durch den Kanton in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie wurde die Realisierbarkeit nachgewiesen und die Zuständigkeiten geklärt. Die beiden Projekte stellen zudem ein zentrales Element für das Aggloprogramm Interlaken der 5. Generation dar. Dementsprechend wird beantragt, die beiden Koordinationsstände von Zwischenergebnis auf Festsetzung anzupassen.	**Bemerkung** Eine Festsetzung kann erst nach abgeschlossener Interessenabwägung erreicht werden. Zudem muss eine konkrete Linienführung vorhanden sein. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48878	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Die Velovorrangroute Nr. 7 müsste u.E. eher als Steffisburg-Gwatt (statt Lerchenfeld-Gwatt) definiert werden. Bitte um entsprechende Klärung und Bereinigung im Massnahmenblatt. **Begründung** Regionales Verständnis der tangentialen Route	**Bemerkung** Der Korridor zur Prüfung einer Velovorrangroute wird in der Erarbeitung des nächsten Sachplan Veloverkehr im Sinne der Rückmeldung überprüft. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
48879	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Die Velovorrangrouten Nr. 5, 8 und 11 sind zweckmässig mit der in regionaler Planung befindlichen Velo-Hauptroute Münsingen-Thun zu koordinieren, um Doppelspurigkeiten und Widersprüche zu vermeiden. Bitte um entsprechende Klärung und Bereinigung im Massnahmenblatt. **Begründung** -	**Bemerkung** Die Vorrangroute Münsingen-Thun wird in der Erarbeitung von Studien in den erwähnten Korridoren berücksichtigt **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
50150	Gemeinde Thurnen	**Antrag / Bemerkung** Die Velowegplanung geht im Mittelland bis Belp, vom Oberland her bis Seftigen. Die Verbindung über die Regionsgrenze hinweg von Seftigen bis Belp muss auch aufgenommen werden. Der Veloverkehr spielt sich keineswegs innerhalb der Verwaltungsregionen ab! Im Oberingenieurkreis I Mittelland ist eine Veloroute Thurnen - Riggisberg aufzunehmen. Aufgrund der Steigung sind die Velofahrenden besonders gefährdet, so lange kein eigener Verkehrsraum verfügbar ist. **Begründung** -	**Bemerkung** Die Anliegen sind durch den Sachplan Veloverkehr bereits abgedeckt und somit berücksichtigt. **Beurteilung** berücksichtigt
50188	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die vermehrte Gestaltung von Strassenräumen mit Materialien und Bepflanzungen mit positiver siedlungsökologischer und siedlungsklimatischer Wirkung wird grundsätzlich begrüsst. Bemerkung zum derzeitig gültigen Massnahmeblatt B_09 (Rückseite): Die Kadenz der Gesamtrevision alle 48 Monate ist zu hoch. Im Sinne der Verhältnismässigkeit sind hier vermehrt Teilrevisionen in Betracht zu ziehen (Augenmerk auf Aufwand und Ertrag). Im Übrigen wird die RGSK als Planungsinstrument befürwortet. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48578	Amt für Raumplanung Kanton Solothurn	**Antrag / Bemerkung** Die weitere Planung des Radwegs «Dotzigen – Büren – Rüti – Leuzigen – Grenze SO» bedarf einer sorgfältigen Interessenabwägung betreffend definitiver Umnutzung der Bahnstrecke Solothurn - Büren a. A. Der Kanton Solothurn ist in diesen Prozess einzubeziehen. **Begründung** Den Radweg «Dotzigen – Büren – Rüti – Leuzigen – Grenze SO» begrüssen wir im Grundsatz ebenfalls und könnten uns vorstellen, eine Weiterführung auf Solothurner Kantonsgebiet zu erstellen. Mit der Massnahme wird eine allfällige Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Solothurn – Büren a. A. definitiv	**Bemerkung** Im Rahmen der Planung wird das Thema vertieft betrachtet. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		verunmöglicht, da das Trassee umgenutzt wird. Das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn und auch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern wurden in dieser Sache vom Verein Union Traffic kontaktiert, mit der Bitte, den Rückbau der Infrastruktur nur nach vertiefter politischer Auseinandersetzung vorzunehmen. Wir unterstützen den Gedanken, eine definitive Umnutzung der Strecke nur unter sorgfältiger Abwägung aller Vor- und Nachteile vorzunehmen.	
48368	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Eine Veloverbindung zwischen Grosshöchstetten und Worb ist als strategisches Projekt aufzunehmen. **Begründung** Die Verbindung Grosshöchstetten ist für den Veloverkehr von grosser Bedeutung. Einerseits als lokale Verbindung zwischen diesen beiden grösseren Ortschaften - anderseits auf der überregionalen Achse von Bern in Richtung Emmental/Langnau. Die bestehende Veloinfrastruktur (Velostreifen) ist aufgrund des sehr hohen MIV- und Schwerverkehrsaufkommens unattraktiv. Deshalb ist eine separate Veloführung auf einem Veloweg nötig. Diese könnte über weiten Strecken auf der parallel verlaufenden, untergeordneten Strasseninfrastruktur (alte Landstrassen) angeboten werden.	**Bemerkung** Das Anliegen wird nicht berücksichtigt, weil sich im Gebiet kein Korridor zur Prüfung von Vorrangrouten befindet. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49014	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Eine Veloverbindung zwischen Mittelhäusern und Schwarzenburg ist als strategisches Projekt aufzunehmen. **Begründung** Von Schwarzenburg in Richtung Köniz/Bern führt die einzige mögliche Veloverbindung über die Bernstrasse (Kantonsstrasse). Auf dem Abschnitt zwischen Schwarzenburg und Mittelhäusern gibt es keinerlei Veloinfrastruktur. Da stark durch den MIV befahren, bildet diese Strecke quasi eine Netzlücke für den Veloverkehr. Insbesondere für E-Bikes wäre eine attraktive Alltagsverbindung Schwarzenburg - Niederscherli - Köniz - Bern jedoch wichtig. Ebenso für den von Bern kommenden Freizeitverkehr ins Schwarzenburgerland v.a. am Wochenende. Zudem ist der Teilabschnitt	**Bemerkung** Das Anliegen wird nicht berücksichtigt, weil sich im Gebiet kein Korridor zur Prüfung von Vorrangrouten befindet. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Lanzenhäusern - Steinishaus - Schwarzenburg eine Schulwegverbindung zur Sekundarschule Schwarzenburg.	
46066	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Ergänzung der Aufzählung mit dem neuen Eidg. Gesetz über Velowege. Eine neue Vorrangroute Köniz - Schwarzenburg ist aufzunehmen. **Begründung** Das neue Veloweggesetz bestimmt die wichtigsten Grundsätze.	**Bemerkung** Das Bundesgesetz wird als Grundlage ergänzt. Die Korridore für Vorrangrouten werden stufengerecht im Sachplan Veloverkehr festgelegt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48934	Gemeinde Konolfingen	**Antrag / Bemerkung** Es ist eine Massnahme für den Velokorridor Konolfingen - Grosshöchstetten aufzunehmen. **Begründung** Der Handlungsbedarf auf der Kantonsstrasse zwischen Grosshöchstetten und Konolfingen bleibt für Velofahrende gross. Die Gemeinde wünscht sich hier einen Vorschlag des Kantons, wie die Strasse allgemein und insbesondere für Veloverkehr sicherer gemacht werden könnte (insbesondere, da es sich um einen Schulweg handelt). Die Massnahme "Velokorridor Münsingen - Konolfingen" begrüsst die Gemeinde sehr.	**Bemerkung** Es ist ein Korridor zwischen Grosshöchstetten im Sachplan Veloverkehr enthalten. In den Richtplan wurden nur Korridore für Vorrangrouten aufgenommen. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
50682	Regionalkonferenz Bern-Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Gemäss der Eingabe der RKBM im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten Strassengesetz sollte der Kanton künftig auch Velorouten mit kantonaler Netzfunktion auf Gemeinde- und Privatstrassen planen, bauen und wesentlich mitfinanzieren können. Dies würde den Ausbau eines flächendeckenden, auf alle Wunschlinien abgestimmten Velonetzes im Kanton begünstigen. Im Weiteren sollen die regionalen Velonetzplanungen als Basis für die Anpassungen des kantonalen Sachplans Veloverkehr dienen. Im Massnahmenblatt sind die regionalen Velonetzplanungen daher als Grundlage aufzuführen. Zudem erachten wir es als zielführend, auch für den Veloverkehr ein Controlling zu definieren. **Begründung**	**Bemerkung** Damit die Planung und Finanzierung von Velowegen auf Gemeinde- und Privatstrassen durch den Kanton ermöglicht werden könnten, braucht es wie erwähnt eine Anpassung des Strassengesetzes und nicht des Richtplans. Es ist ein Workshop geplant, welcher das Zusammenspiel zwischen kantonaler und regionaler Planung beleuchten soll. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		-	
49472	Einwohnergemeinde Brügg	**Antrag / Bemerkung** Gestützt auf unsere Ausführungen stellen wir folgenden Antrag betreffend Velorouten mit kantonaler Netzfunktion: - Der Eintrag in Tabelle «AP-Massnahmen mit Federführung Gemeinde» ist gemäss Vereinbarung zu korrigieren - Die Federführung liegt beim Kanton **Begründung** Auf dem Massnahmenblatt B_09: Rückseite, ist der Eintrag in der Tabelle «AP-Massnahmen mit Federführung Gemeinden» nicht korrekt (Brügg, Netzlücke Querung T6 mit Koordinationsstand «Festsetzung» und Federführung «Gemeinde»). Die Federführung liegt gemäss Vereinbarung zwischen dem Kanton Bern, vertreten durch das Tiefbauamt des Kantons Bern und der Gemeinde Brügg beim Kanton (vgl. Planungs-, Infrastruktur- und Unterhaltsvereinbarung vom 31. 08. 2022 betreffend die Velovorrangroute Lyss – Biel und die Veloerschliessung zum Bahnhof Brügg im Bereich des geplanten Spitalneubaus Biel – Brügg im Brüggmoos).	**Beurteilung** berücksichtigt
49110	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Im Abschnitt "Massnahme" wird "attraktiver und sicherer" durch "attraktiv und sicher" ersetzt. **Begründung** Die Formulierung "attraktiver und sicherer" ist angesichts des massiven Nachholbedarfs in Bezug auf den anzustrebenden Endzustand wenig aussagekräftig und deshalb ungenügend.	**Beurteilung** berücksichtigt
47162	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Im Sachplan Velowegnetz sollen neu Velowege mit dem höchsten Velopotenzial («Vorrangrouten»), mit einem grossen Velopotenzial («Hauptverbindungen») und mit einem mittleren Potenzial («Basisnetz») für den Veloalltagsverkehr festgelegt werden.	**Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung Um bei der Förderung des Veloverkehrs eine hohe Wirkung zu erzielen und gleichzeitig die Mittel möglichst effizient und zielgerichtet einzusetzen, sollen die Velowege mit dem grössten Potenzial und der höchsten Bedeutung vorrangig behandelt werden.	
46238	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** In der Zielsetzung ist der Begriff "verhältnismässiger Massnahmen" zu ersetzen. **Begründung** Er macht keinen Sinn.	**Bemerkung** Die begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen müssen gezielt eingesetzt werden und bedingen deshalb eine Priorisierung der Massnahmen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49425	Corcelles (BE)	**Demande / remarque** Le Conseil communal de la Commune mixte de Corcelles est déçu de constater qu'aucun aménagement de piste cyclable n'est prévu dans son arrondissement. **Justification** En effet, aucune amélioration n'a été faite ces dernières années aux abords de notre commune alors qu'il est important de privilégier la mobilité douce. Il souhaiterait quand dans les années à venir des projets soient proposés afin de développer l'offre de la mobilité douce de manière sécurisée pour les usagers.	**Remarque** Le plan sectoriel pour le trafic cycliste ne prévoit aucune mesure sur le territoire de la commune. **Évaluation** Prise de connaissance
48007	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter "Massnahme" ist der letzte Satz folgendermassen zu ergänzen: "Die Erstellung von Bike-and-Ride-Anlagen für den Alltagsverkehr und die Velo-Mitnahmemöglichkeiten im öffentlichen Verkehr, insbesondere auch für Freizeit und Tourismus, wird vom Kanton unterstützt." **Begründung** Insbesondere für den Freizeitverkehr ist die Velo-Mitnahmemöglichkeiten im öffentlichen Verkehr zentral für eine umweltfreundlichere Fortbewegung.	**Bemerkung** Die Berücksichtigung der Abstellanlagen ist unter Massnahmen zu finden. In der Zielsetzung ist eine Aussage nicht nötig, auch weil in diesem Massnahmenblatt grundsätzlich Velorouten festgehalten werden. Die Umsetzung von Abstellanlagen und Velo-Mitnahmemöglichkeiten ist in der Zuständigkeit der Bahnunternehmen und richtet sich nach der Wirtschaftlichkeit. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51969	Gemeinde Täuffelen Ressort Planung	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung** Das Anliegen wird berücksichtigt.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Veloverbindung Täuffelen- Sutz - Biel: Eine gute und direkte Veloverbindung für E-Bikes ist anzustreben. **Begründung** Der MIV kann dadurch reduziert werden.	**Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
48576	Amt für Raumplanung Kanton Solothurn	**Antrag / Bemerkung** Wir schlagen vor, folgende Verbindungen neu aufzunehmen: Grenze SO bei Flumenthal – Attiswil– Niederbipp – Grenze SO bei Oensingen Lohn-Ammannsegg SO - Bätterkinden - (Schönbühl) **Begründung** Wir begrüssen die Planung der Velovorrangrouten «Biel-Lengnau-Grenze SO» und sind interessiert einen Anschluss im Kanton Solothurn zu schaffen. Wünschenswert wäre zudem die Aufnahme einer Verbindung «Grenze SO bei Flumenthal – Attiswil– Niederbipp – Grenze SO bei Oensingen» in den Richtplan. Diese würde die Solothurner Velohauptrouten «H 1.02 Solothurn-Flumenthal-(Wiedlisbach BE)» und «H.2.03 Hägendorf-Oensingen-(Niederbipp BE)» verknüpfen. Ebenso wäre die Aufnahme einer Ver-bindung Lohn-Ammannsegg-Bätterkinden-(Schönbühl) mit dem Ziel einer durchgängigen Veloroute Solothurn – Bern zu begrüssen.	**Bemerkung** Die Korridore für Vorrangrouten werden stufengerecht im Sachplan Veloverkehr festgelegt. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
50464	Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau	**Antrag / Bemerkung** Wir weisen darauf hin, dass die Velovorrangroute Nr. 25 Herzogenbuchsee—Langenthal—Grenze Kanton Aargau nicht als Velovorzugsroute, sondern als normale kantonale Veloroute fortgeführt wird. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
46995	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zu den Vorhaben, S. 2: Nr. 12: Vorrangroute Bern-Belp-Münsingen, Vororientierung: Änderung des Koordinationsstands in Zwischenergebnis. **Begründung**	**Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die Bestvariante vonseiten Region liegt vor, weshalb die Festlegung als Zwischenergebnis als sinnvoll erscheint. Aktuell fehlt noch die vollständige Interessenabwägung, bevor aus Sicht der Gemeinde Köniz dann der Koordinationsstand Festsetzung festgelegt werden kann.	
Massnahme B_10 Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
47991	Einwohnergemeinde Utzenstorf	**Antrag / Bemerkung** Der ehemalige Cargodrome in Wiler ist im Massnahmenblatt B_10 als KV-Umschlagsanlage von kantonaler Bedeutung o.Ä. aufzunehmen. **Begründung** Im ganzen Massnahmenblatt und den Erläuterungen ist der ehemalige Cargodrome in Wiler nicht erwähnt. Die hier vorhandene Infrastruktur wird zwar in den nächsten Jahren von der SBB für den Bahnunterhalt genutzt, es ist aber eine grossräumig einmalige Infrastruktur, die ohne grössere Investitionen wieder für die ursprüngliche Zweckbestimmung in Betrieb genommen werden könnte. Eine Wiederinbetriebnahme würde auch eine Abstimmung mit dem Emmepark Landshut bedingen (Auswirkungen auf übergeordnetes Verkehrsnetz). Der Cargodrome könnte in Zukunft wieder eine wichtige Funktion übernehmen im Gesamtverkehrssystem.	**Bemerkung** Die Aufnahme der vorgeschlagenen Elemente wird im Rahmen einer kommenden Richtplananpassungsrunde geprüft. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50724	Verband öffentlicher Verkehr 3000 Bern 12	**Antrag / Bemerkung** Der VöV begrüsst sehr, dass sich der Kanton Bern intensiv mit dem Schienengüterverkehr, vorab auch in der Fläche, auseinandersetzt und entsprechende Flächen raumplanerisch sichern will. Wie der Kanton Bern geht auch der VöV davon aus, dass der Binnengüterverkehr in der Fläche kein Auslaufmodell ist, sondern eine berechtigte Zukunft hat, die angesichts des Klimawandels an Bedeutung zunehmen wird. In diesem Sinn unterstützt der VöV die im Zielbild dargelegten Stossrichtungen des Kantons Bern. Besonders unterstützt der VöV, dass pro Tal vorgesehen ist, zumindest eine Freiverladeanlage zu schaffen bzw. zu erhalten (z.B. Zweisimmen und Tavannes). Explizit unterstützt der VöV das entsprechende Projekt der CJ für eine	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Freiverladeanlage in Tavannes, um zu ermöglichen, dass in Tavannes (als einziger Ort im ganzen Berner Jura!) wieder Güter auf die Bahn umgeschlagen werden können. Es liegt hier ein grosses effektives – und nicht nur fiktives - Potential an umzuschlagenden Gütern in erheblichem Umfang (namentlich Holz und Kehricht) vor. Hier können konkret Güter von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. **Begründung** -	
50476	Gemeinderat Langenthal	**Antrag / Bemerkung** Diese neue Massnahme sieht vor, die relevanten Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch zu sichern, um so eine langfristige und effiziente Güterversorgung für die Bevölkerung und Volkswirtschaft sicherzustellen. Die Aufnahme dieser Massnahme ist nachvollziehbar und wird begrüsst. Die raumplanerische Sicherung solcher Mobilitätshubs für den Güterverkehr unterstützt die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Auf dem Stadtgebiet Langenthal sind verschiedene Bahnhöfe im Koordinationsstand Ausgangslage aufgenommen. Hierbei handelt es sich um verschiedene Annahmebahnhöfe bestehender Industriebetriebe und dem Güterbahnhof. Die Aufnahme der Verladeanlagen ist aus unserer Sicht nachvollziehbar. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49455	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Diese neue Massnahme wird im Grundsatz begrüsst und als sinnvoll erachtet. Gleichzeitig wird aber auch bemerkt, dass die neue Einstufung nicht dazu führen darf, dass Projekte verkompliziert oder verteuert werden. Die Standards sind so flexibel wie möglich zu handhaben. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49630	Conseil du Jura bernois (CJB) 2520 La Neuveville	**Demande / remarque** En référence aux nombreuses réflexions dans notre région concernant le transport de marchandises, nous saluons l’inscription de la gare de Tavannes (voie	**Évaluation** Prise de connaissance

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		de débord) dans le plan directeur et dans le répertoire fédéral des installations du fret ferroviaire, ce qui constitue une étape importante dans la suite des démarches. **Justification** Notre région doit pouvoir à terme redévelopper les infrastructures nécessaires pour répondre aux besoins en matière de transport marchandises par rail et ainsi éviter un transfert modal (transport par route).	
50503	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Für den Gemeinderat ist die Problematik bei der raumplanerischen Sicherung von Anschlussgleisen nachvollziehbar. Aufgrund der grossen Bedeutung von Anschlussgleisen, insbesondere betreffend Niederbottigen, das via Anschlussgleis mit dem Bahnnetz verbunden ist, stellt der Gemeinderat vorsorglich den Antrag, hier die Möglichkeiten einer raumplanerischen Sicherung im Zuge einer späteren Richtplanrevision abklären zu können. **Begründung** -	**Bemerkung** Die Anschlussgleise im Vorranggebiete Logistik gemäss Massnahmenblatt B_03 werden im Massnahmenblatt B_10 als Ausgangslage aufgelistet. **Beurteilung** berücksichtigt
47990	Einwohnergemeinde Utzenstorf	**Antrag / Bemerkung** Gemäss den Erläuterungen werden private Anschlussgleise im kantonalen Richtplan nicht aufgenommen. Die Gemeinde Utzenstorf würde es begrüssen, wenn Anschlussgleise welche für Logistikstandorte gemäss Massnahmenblatt B_03 zwingend notwendig sind, auch im Richtplan in geeigneter Form festgesetzt und behördenverbindlich gesichert würden. Mindestens ist der Gleisanschluss zu erwähnen. **Begründung** Der Erhalt des Gleisanschlusses ist eine zwingende Voraussetzung für die Aufnahme als Logistikstandort – da der Kanton eine Festsetzung als Logistikstandort anstrebt, sind auch die Voraussetzungen dafür zu sichern.	**Bemerkung** Die Anschlussgleise im Vorranggebiete Logistik gemäss Massnahmenblatt B_03 werden im Massnahmenblatt B_10 als Ausgangslage aufgelistet. **Beurteilung** berücksichtigt
48881	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Güterbahnhof (Formationsbahnhof/ Freiverlad): Bitte Koordinationsstand	**Bemerkung** Der Formationsbahnhof und der Freiverlad Thun Güterbahnhof sind bereits heute im Verzeichnis des Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		anpassen: Vororientierung (statt Ausgangslage). Allenfalls wäre in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob der Bahnhof Gwatt längerfristig als Ersatz für den Güterbahnhof (in Funktion als Formationsbahnhof) dienen könnte. **Begründung** Es besteht ein Zielkonflikt mit den Zielen der Stadtentwicklung.	und liegen auf Bahnarealen. Sie haben ein grosses Aufkommen und übernehmen eine wichtige Funktion für die schienenbasierte Ver- und Entsorgung von Stadt und Region Thun. Eine Verschiebung der Funktionen von Thun Güterbahnhof ist aufgrund der engen Verhältnisse in Thun Gwatt nicht möglich. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49145	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Im Massnahmenblatt werden zusätzlich die Schnittstellen zur Kleinfahrzeuglogistik (insb. Cargobikes) abgehandelt. **Begründung** Die Einführung des neuen Massnahmenblatts wird grundsätzlich begrüsst. Gerade für urbane Räume stellt sich jedoch die Frage, wie auch die "letzte Meile" möglichst emissionsarm ausgestaltet werden kann. Insbesondere (aber nicht ausschliesslich) im Zusammenhang mit den City Cargo Hubs ist deshalb das Potential der Kleinfahrzeuglogistik (insbesondere von Cargobikes) zu berücksichtigen und entsprechend festzuhalten.	**Beurteilung** berücksichtigt
50670	Regionalkonferenz Bern-Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** In der Region Bern-Mittelland sind als zu sichernde Verladeanlagen und Güterbahnhöfe folgende Standorte mit Koordinationsstand Ausgangslage festgehalten: Bern, Weyermannshaus und Niederbottigen, Brenzikofen, Thörishaus Station, Münchenbuchsee/Zollikofen, Gümligen, Ostermundigen, Rubigen und Urtenen-Schönbühl. Gemäss Massnahmenblatt sind die Grundlagen zur Standortabklärung für schienengebundene City Cargo Hubs durch die betroffenen Städte und Regionen zu erarbeiten. Wir wünschen uns hierbei eine enge Begleitung und Koordination durch den Kanton, um die übergeordnete Abstimmung der Vorhaben sicherzustellen. **Begründung** -	**Bemerkung** Der Kanton ist bereit, die Koordination unter den Regionen/Gemeinden im Sinne einer übergeordneten Abstimmung sicher zustellen . **Beurteilung** berücksichtigt
46239	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** In diesem Massnahmenblatt sind die Möglichkeiten der Velo-Logistik und das	**Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		diesbezügliche riesige Potential für den urbanen Raum zu ergänzen. Die Massnahmen und das Vorgehen sind entsprechend anzupassen. **Begründung** Städte wie Strassbourg haben es erkannt: In die urbanen Zentren werden irgendwann keine Lieferwagen mehr fahren. Spätestens dann wird die Feinverteilung von Cargovelos und Velos mit Anhängern erledigt werden.	
45665	Commune mixte de Petit-Val 2748 Souboz	**Demande / remarque** La Commune de Petit-Val salue l'introduction de la mesure B10 qui prévoit des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises. Nous souhaitons nous assurer que ces points de transbordement soient ouverts à différents types de marchandises notamment au transport du bois de nos forêts. **Justification** Exploitation de nos forêts.	**Remarque** Les débords de Tavannes et Reuchenette-Péry permettent le chargement du bois. Des réaménagements sont en cours à Reuchenette-Péry pour permettre le chargement de bois longs. De plus, plusieurs débords dans le Jura avoisinant permettent le chargement de bois (voir Conception relative au transport ferroviaire de marchandises de la Confédération). **Évaluation** Prise de connaissance
49209	Direction générale du territoire et du logement 1014 Lausanne	**Demande / remarque** Le chapitre B3.8 démontre la nécessité d'inscrire le transport de marchandises dans la perspective du développement durable. Dans ce contexte, le transport ferroviaire de marchandises est reconnu comme une solution prioritaire. Le terminal combiné de Bern Weyermannshaus défini par la mesure B_10 aura probablement des effets positifs sur le trafic marchandise dans le nord du Canton de Vaud. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance
48935	Gemeinde Konolfingen	**Antrag / Bemerkung** Lediglich eine Stellungnahme: der Gemeinderat Konolfingen begrüsst, dass Konolfingen als Annahmebahnhof für den Gütertransport auf der Schiene gesichert ist. **Begründung** Der Güterverkehr auf der Schiene ist ökologisch sinnvoll und entlastet die Strassen. Entsprechend begrüssen wir die Förderung und die Sicherung entsprechender Anlagen und Standorte.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
50705	Chemins de fer du Jura C.J. Etudes & Projets 2710 Tavannes	**Demande / remarque** Nous ne pouvons que saluer les efforts consentis par le Canton dans le but de pérenniser le trafic de fret ferroviaire. La mise en place d'une carte avec les gares et les espaces dédiés à la manutention est importante et vise le but recherché, non seulement par les Entreprises Ferroviaires (EF) mais également dans le cadre des efforts dus à la durabilité et au combat contre le réchauffement climatique. Nous insistons sur le fait que le marché libre permet aussi à d'autres partenaires que CFF et CFF Cargo d'opérer dans le fret ferroviaire et qu'il est important de disposer d'installations ouvertes à toutes les EF. En outre, le fait de pouvoir disposer d'emplacements de transbordement selon le principe « une place par vallée ou espace géographique » (sans tenir compte des frontières cantonales) est primordial pour un développement durable et une desserte optimale des régions. Sur le fond, nous n'avons pas de remarques à formuler. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance
50711	Chemins de fer du Jura C.J. Etudes & Projets 2710 Tavannes	**Demande / remarque** Nous tenons à insister sur le besoin d'inscrire Tavannes (voies étroite et normale) dans le répertoire fédéral des installations du fret ferroviaire. À ce sujet, les CJ sont en contact avec la section responsable de l'Office fédéral des Transports. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance
50693	Association Jura bernois.Bienne	**Demande / remarque** p. 113 Installations de chargement: Jb.B soutient les mesures prévues. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance
46996	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zur Massnahme B_10 allgemein: Berücksichtigung und Abstimmung mit den Entwicklungen im Bereich "unterirdischer Gütertransport" (Cargo sous terrain (CST)).	**Bemerkung** Die Aufnahme der vorgeschlagenen Elemente wird im Rahmen einer kommenden Richtplananpassungsrunde geprüft. Eine Potentialstudie zu sinnvolle Korridore und

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung Im Massnahmenblatt B_10 und den dazugehörigen Erläuterungen sind Massnahmen beschrieben, wie Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch gesichert werden können. Das Massnahmenblatt beinhaltet zudem die Prüfung geeigneter Standorte für schienengebundene City Cargo Hubs. Auf nationaler Ebene sind weitere Bestrebungen im Gange, den Gütertransport neu zu denken. Am 1. August 2022 ist das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport in Kraft getreten. Dieses Gesetz regelt die Voraussetzungen für die Bewilligung von CST. Verladeanlagen, Güterbahnhöfe und potenzielle City Cargo Hubs sollten aus Sicht der Gemeinde Köniz mit den Entwicklungen im Bereich CST abgestimmt werden.	Hubs für Cargo sous Terrain läuft unter Federführung des Amts für Wirtschaft. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
Erläuterungen B_10: Methodik Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
50697	Association Jura bernois.Bienne 2735 Bévilard	**Demande / remarque** Jb.B soutient la suppression de Court comme gare de réception. Ceci concorde avec les projets urbanistiques prévus par la commune autour de la gare. Néanmoins, l'inscription de la gare de Court comme point de déchargement pour les transports exceptionnels réduit considérablement la marge de manœuvre d'un réaménagement de qualité qu'apporte la suppression du statut de gare de réception. De ce fait, nous prenons position sur la mesure B11 ci-dessous bien que celle-ci ne soit pas mentionnée comme mesure ayant fait l'objet d'une adaptation 2022, ce qui est d'ailleurs à notre avis faux puisque cette mesure ne correspond pas à notre CRTU et que nous n'avons jamais été tenus informés d'une modification. **Justification** -	**Remarque** La suppression du statut de gare de réception a été prise en considération. La gare de Court a été supprimée du réseau d'approvisionnement à l'occasion du réexamen général auquel celui-ci a été soumis. Les adaptations seront transposées dans le plan directeur à la prochaine occasion. **Évaluation** Prise en considération partielle
B_10: Standorte Freiverlade Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
49146	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Am Bahnhof Zweisimmen ist zusätzlich ein Annahmebahnhof und Freiverlad für Meterspur zu prüfen.	**Bemerkung** Die Aufnahme der vorgeschlagenen Elemente wird im Rahmen einer kommenden Richtplananpassungsrunde geprüft.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung Es wird sehr begrüsst, dass das Simmental auch weiterhin durch einen Annahmebahnhof und einen Freiverlad in Zweisimmen abgedeckt werden soll. Zusätzlich soll geprüft werden, ob an dem wichtigen Bahnknotenpunkt auch ein Bedürfnis für den Verlad auf die Schmalspur besteht. Da die bestehenden Krananlagen offenbar Normal- wie auch Meterspurgleise bedienen, sollte ein entsprechendes Angebot ohne signifikanten Mehraufwand realisierbar sein.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50061	Gemeinderat Biel	**Antrag / Bemerkung** Das neue Massnahmenblatt B_10 sieht beim Güterbahnhof (Biel/Bienne Rangierbahnhof) und in Mett (Biel Mett) Umschlagplätze zwischen Strasse und Schiene vor. Diese mitten in der Stadt gelegenen Umschlagplätze generieren jedoch potentiell einen im Stadtzentrum unerwünschten Lastwagenverkehr. Der Gemeinderat ist deshalb der Ansicht, dass diese zwei Standorte langfristig aus der Richtplanung entfernt werden sollten. Im Gegenzug will der Gemeinderat den Güterumschlag im Bözingenfeld fördern, in der Nähe des Autobahnanschlusses. Er zieht in Erwägung, dass der Güterbahnhof im Stadtzentrum langfristig zu einem städtischen Micro-Hub für kleine Fahrzeuge wie Cargo-Velos werden könnte (vgl. auch Gesamtmobilitätsstrategie Stadt Biel). Der Standort Bözingenfeld ist ideal in der Nähe des Autobahnanschlusses gelegen und ist sowohl wirtschaftlich wie in Bezug auf die Effizienz sehr attraktiv. Aktuell wird das Industriegeleise im Bözingenfeld durch verschiedene Akteure genutzt, unter anderem von der Schweizerischen Post, die derzeit vom Industriegeleise aus 60 % ihrer Distributionsbasis via die Schiene versorgt. Der Gemeinderat wünscht, dass der Standort Bözingenfeld als Verladeanlage (Freiverlad) aufgeführt wird, im Sinne einer Vorinformation. Die Idee, den Verladeort vom Güterbahnhof ins Bözingenfeld zu verlegen wird zudem von railCare und SBB Infrastruktur unterstützt, die derzeit die Hauptakteure des Güterbahnhofs von Biel sind. Zur Entwicklung des Standorts Bözingenfeld als neuer lokaler oder sogar regionaler Verladeplatz muss die bestehende Infrastruktur sicher reorganisiert und restrukturiert werden. Die Stadt Biel möchte die notwendigen Schritte	**Bemerkung** Im Massnahmenblatt B_10 ist bei Biel Mett vermerkt, dass eine Aufhebung mittel- bis langfristig denkbar ist. Der Verzicht auf beide Bahnhöfe ist aufgrund des grosses Bahnaufkommen und der wichtigen Funktion der Anlagen für den Schienengüterverkehr in Biel und seiner Region aus heutiger Sicht nicht möglich. Für einen möglichen Freiverlad im Bözingenfeld müsste die Machbarkeit und die Wirtschaftlichkeit durch die Stadt mit den betroffenen Partnern vertiefter geprüft werden. Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes gibt Vorgaben für Anträge unter den Punkten 3.3. bis 3.6. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt **Weitere Antragssteller** Verein seeland.biel/bienne

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		weiterverfolgen, um das Potential einer breiteren Nutzung der Verladeanlage im Bözingenfeld zu aktivieren. Sie zählt bei diesem Vorgehen auch auf die Unterstützung des Kantons. **Begründung** Die von der Bevölkerung erwartete Eliminierung des Schwerverkehrs aus dem Stadtzentrum ist legitim und die Stadt Biel muss dazu eine Lösung bieten. Insbesondere konnten Massnahmen zur Einschränkung des Schwerverkehrs im Stadtzentrum angewendet werden.	
50067	BLS Netz AG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Freiverlad Gwatt stellt die BLS vor Probleme, da die heutige Anlage nicht diskriminierungsfrei zur Verfügung gestelltwerden kann. **Begründung** -	**Bemerkung** Mit der Aufnahme des Freiverlads Thun Gwatt im Verzeichnis des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes wird die Hauptnutzerin der Anlage, die RailCare AG verpflichtet, der Zugang für interessierte Dritte zu öffnen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48986	Verein seeland.biel/bienne c/o BHP Raumplan AG	**Antrag / Bemerkung** Die Standorte Biel/Bienne Rangierbahnhof und Biel/Bienne Mett sind aufgrund ihrer Lage mitten in der Stadt langfristig aus dem Richtplan zu streichen. Als Ersatz ist die Entwicklung eines neuen Verladestandorts im Bözingenfeld als Verladeanlage (Freiverlad) in den Richtplan aufzunehmen. **Begründung** Siehe Stellungnahme der Stadt Biel.	**Bemerkung** Im Massnahmenblatt B_10 ist bei Biel Mett vermerkt, dass eine Aufhebung mittel- bis langfristig denkbar ist. Der Verzicht auf beide Bahnhöfe ist aufgrund des grosses Bahnaufkommen und der wichtigen Funktion der Anlagen für den Schienengüterverkehr in Biel und seiner Region aus heutiger Sicht nicht möglich. Für einen möglichen Freiverlad im Bözingenfeld müsste die Machbarkeit und die Wirtschaftlichkeit durch die Stadt mit den betroffenen Partnern vertiefter geprüft werden. Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes gibt Vorgaben für Anträge unter den Punkten 3.3. bis 3.6. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt **Weitere Antragssteller** Gemeinderat Biel-Bienne
50069	BLS Netz AG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Freiverlad Zweisimmen: Das betroffene Grundstück wurde an die Gemeinde veräussert, weshalb ein Freiverlad aktuell nicht mehr sichergestellt werden kann.	**Bemerkung** Gemäss den Informationen vom Kanton hat das BAV auf Gesuch der BLS Netz einer Abparzellierung und Abtretung einer Teilfläche der Parzelle 2350 an die Gemeinde Zweisimmen zu Gunsten einer

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung -	Erschliessungstrasse am 5. Mai 22 zugestimmt. Dies auf die Bestätigung der BLS Netz-Netzentwicklung abgestützt, dass die Abtretung der Teilfläche die Ansiedlung eines Freiverlads nicht verunmöglicht oder erschwert. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
B_10: Standorte Annahmebahnhöfe Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
48880	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Bahnhof Gwatt Annahmebahnhof/ Freiverlad): Bitte Koordinationsstand anpassen: Zwischenergebnis (statt Festsetzung/Ausgangslage), vorerst keine Aufnahme in das Anlagenverzeichnis des Bundes. **Begründung** Es besteht ein Zielkonflikt mit der Wiedereinführung der S-Bahn-Haltestelle (Verlängerung S-Bahn).	**Bemerkung** Voraussetzung für eine mögliche Verlängerung der S-Bahn Halt Thun-Gwatt war, dass sich der Nutzungsmix stark ändert in Richtung Wohnnutzung. Aufgrund der vorhandenen wichtigen Logistiknutzungen erscheint es realistisch, dass im Rahmen der S-Bahn 2040 auf eine Verlängerung Richtung Thun Gwatt verzichtet wird. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50710	Chemins de fer du Jura C.J. Etudes & Projets 2710 Tavannes	**Demande / remarque** La Ferrière (ligne 21 du tableau) : actuellement ce lieu n'est inscrit que comme gare de réception, aucun transbordement de marchandises ne s'effectue. Ce point est maintenu dans le plan, correctement transcrit. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance
50065	BLS Netz AG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Lattigen bei Spiez und Leissigbad ist kein Annahmebahnhof. Lattigen bei Spiez: Das dortige Anschlussgleis befindet sich bahntechnisch im Bahnhof Eifeld, welcher als zugehöriger Annahmebahnhof fungiert. **Begründung** -	**Bemerkung** Der Kanton stützt sich bei der technische Bezeichnung der Anlagen am Verzeichnis des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes. Allfällige Unstimmigkeiten mit den Anlagen vor Ort sind mit dem Bund zu klären. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50066	BLS Netz AG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Leissigbad: Der zugehörige Annahmebahnhof ist Leissigen.	**Bemerkung** Der Kanton stützt sich bei der technischen Bezeichnung der Anlagen am Verzeichnis des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes. Allfällige

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Für die beiden Anlagen gilt: Verladeanlage respektive Anschlussgleisstandort ja, Annahmebahnhof nein. **Begründung** -	Unstimmigkeiten mit den Anlagen vor Ort sind mit dem Bund zu klären. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50709	Chemins de fer du Jura C.J. Etudes & Projets 2710 Tavannes	**Demande / remarque** Les Reussilles (ligne 54 du tableau) : actuellement, ce lieu existe comme gare de réception avec voie de débord. Dans un avenir proche (court et moyen termes), aucune modification n'est prévue. Ce point peut être maintenu comme tel dans le plan directeur, il ne doit pas être fermé à terme. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance
49509	Court	**Demande / remarque** Suppression de Court comme gare de réception **Justification** Eu égard à notre projet de développement urbanistique aux abords de la gare de Court, nous soutenons la proposition de supprimer Court comme gare de réception. Cela étant dit, l'inscription de Court comme point de déchargement pour les transports exceptionnels réduit considérablement la marge de manoeuvre d'un réaménagement urbanistique de qualité qu'apporte la suppression du statu de gare de réception. Par conséquent, nous prenons aussi position sur la mesure B11, bien que celle-ci ne soit pas mentionnée comme mesure ayant fait l'objet d'une adaptation en 2022.	**Remarque** La gare de Court a été supprimée du réseau d'approvisionnement à l'occasion du réexamen général auquel celui-ci a été soumis. Les adaptations seront transposées dans le plan directeur à la prochaine occasion. **Évaluation** Élément ne faisant pas l'objet des adaptations
50706	Chemins de fer du Jura C.J. Etudes & Projets 2710 Tavannes	**Demande / remarque** Tavannes (lignes 52 et 53 du tableau) : actuellement, la gare existe comme gare de réception avec installation de débord dans le réseau à voie étroite uniquement. À l'avenir, cette gare permettra également ces fonctions au réseau à voie normale. Ce qui est bien repris dans la liste aux pages 113ss du rapport explicatif. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance
50707	Chemins de fer du Jura C.J.	**Demande / remarque** Tramelan (ligne 55 du tableau) : avec la modernisation de la gare prévue ces prochaines	**Évaluation** Prise de connaissance

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Etudes & Projets 2710 Tavannes	années, aucune installation de débord ne sera disponible. En revanche, la gare de réception doit être maintenue, du fait que les CJ possèdent à cet endroit des installations internes aptes à réceptionner des marchandises (ateliers). Ce point est également inscrit de manière correcte dans la liste. **Justification** -	

B_10: Standorte KV-Umschlagsanlagen
Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr

48312	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Bei allen Anlagen sind die Einsatzmöglichkeiten von Lastenvelos und Velos mit Anhänger mitzudenken. **Begründung** Dieser Art von Logistikleistungen wird in den kommenden Jahren eine grosse Bedeutung zukommen.	**Bemerkung** Unter schienengebundene City-Cargo-Hubs berücksichtigt. Bei KV-Umschalgsanlagen werden Transportgefässe wie Container, Sattelauflieger, Wechselbrücken oder ganze, schwere Güterfahrzeuge umgeladen. Diese Transportgefässe eigenen sich nur nach einer nachträglichen Sortierung (beispielsweise in einem schienengebundenen City-Cargo-Hub) für die Feinverteilung mit kleineren Lieferfahrzeuge und Cargo-Bikes. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48911	Regionalkonferenz Emmental	**Antrag / Bemerkung** Der Cargodome-Terminal in Wiler sollte als KV-Umschlagsanlage aufgeführt werden. **Begründung** Es ist grossräumig ein einmaliges Projekt und von regionaler und kantonaler Bedeutung. Dies würde auch eine Abstimmung mit Emmenpark bedingen (Verkehrsauswirkungen). Der Cargodome-Terminal könnte in Zukunft wieder eine wichtige Rolle im Gesamtverkehrssystem spielen und könnte wohl relativ einfach reaktiviert werden.	**Bemerkung** Die Aufnahme der vorgeschlagenen Elemente wird im Rahmen einer kommenden Richtplananpassungsrunde geprüft. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

B_10: Grundsätze Anschlussgleise
Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr

49300	Einwohnergemeinde Oberbipp	**Antrag / Bemerkung** Der Umgang mit dem Annahmebahnhof Oberbippp ist zu präzisieren und die Gemeinde in die Überlegungen einzubeziehen. **Begründung**	**Bemerkung** Aufgrund der heutiger Nutzung ist eine raumplanerische Sicherung des Annahmebahnhofs zweckmässig. Sollte das Areal umgenutzt werden, kann der Kanton eine Richtplananpassung vornehmen und beim Bund die Entlassung aus dem

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Es besteht Unklarheit darüber, ob der ob der Annahmebahnhof Oberbipp raumplanerisch gesichert werden soll oder nicht. Der Annahmebahnhof dient einzig den angeschlossenen Betrieben (insb. Tanklager Oberbipp AG). Kommt es zu einer Umnutzung des Areals soll die Aufhebung des Annahmebahnhofs nicht durch den Richtplan ausgeschlossen werden. Wir möchten vermeiden, dass die Existenz des Annahmebahnhofs eine künftige Umnutzung bezüglich Betrieb/Branche einschränkt.	Anlagenverzeichnis Gütertransport auf der Schiene beantragen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49441, 47987	(1) Genossenschaft Migros Aare Direktion Real Estate 3321 Schönbühl (2) Einwohnergemeinde Utzenstorf	**Antrag / Bemerkung** (1) Die Symbole der Massnahmen R_12, B_03 und B_07 sind in der Richtplankarte so darzustellen respektive zu platzieren, dass alle drei Symbole im Gebiet Emmepark Utzenstorf klar erkennbar sind. (2) Die Vorranggebiete für Logistiknutzungen fehlen in der Richtplankarte. Es ist nicht ganz klar, welche Richtplaninhalte hier dargestellt werden und welche nicht. **Begründung** (1) Die Symbole der Massnahmen R_12, B_03 und B_07 sind im Gebiet Emmepark so dargestellt, dass sie sich teilweise überlagern. Das Symbol B_07 ist nur schwer leserlich, während das Symbol B_03 gänzlich unerkennbar ist. Die Symbole für B_03 und R_12 könnten beispielsweise unterschiedlich gross gestaltet werden, sodass beide erkennbar sind. Das Symbol für B_07 könnte leicht versetzt, südöstlich der Symbole R_12 / B_03 platziert werden, da die Massnahme sich auf die Erschliessung des südlichen Arealteils und die Anbindung an das östlich gelegene Kantons- bzw. Nationalstrassennetz bezieht. (2) -	**Schlagworte** Karte **Bemerkung** Die Vorranggebiete sind in der Karte enthalten, werden teilweise aber von anderen Symbolen überlagert. Die Symbolisierung der genannten Inhalte wird optimiert, sodass insbesondere in Utzenstorf die unterschiedlichen Inhalte auf der Karte ersichtlich sind. **Beurteilung** berücksichtigt
48393	Einwohnergemeinde Burgdorf Baudirektion	**Antrag / Bemerkung** Für Burgdorf, Langenthal, Lyss und Interlaken muss das Potential genauer geprüft werden. **Begründung** Das Potenzial für Burgdorf, Langenthal, Lyss und Interlaken muss (soll/wird) genauer geprüft werden anstelle von müsste	**Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Massnahme B_11 Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte Richtplananpassungen' 22: Inhalte Verkehr			
48912	Regionalkonferenz Emmental 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Die Versorgungsrouten müssen auf die Windenergiegebiete abgestimmt werden. **Begründung** -	**Bemerkung** Das Versorgungsroutennetz ist auf Unterwerke und Kraftwerke ausgerichtet. Die Windenergiegebiete mit Versorgungsrouten zu erschliessen ist erst zweckmässig, wenn die Standorte von Unterwerken bekannt sind. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50698	Association Jura bernois.Bienne 2735 Bévilard	**Demande / remarque** Nous demandons la modification de la fiche B_11. Parce que la gare de Court sera radiée des gares de réception, il n'est pas logique qu'elle soit indiquée comme site de transbordement pour le transport exceptionnel de BKW. Nous constatons par ailleurs que dans notre CRTU (fiche de mesure JB.TP.FL.14), c'est la gare de Reconvilier qui est indiquée comme secteur pour les transports exceptionnels. Nous n'avons ainsi pas été tenus au courant de ce changement de localisation à Court et nous le contestons. Nous demandons donc la radiation de la gare de Court comme site pour transports exceptionnel, conformément à notre CRTU. Parallèlement à cette radiation de Court, nous demandons à ce que les mesures prévues par notre CRTU, à savoir l'étude de la faisabilité technique d'installer une plate-forme de transbordement à long terme à Reconvilier soient mises en œuvre. **Justification** -	**Remarque** La gare de Court a été supprimée du réseau d'approvisionnement à l'occasion du réexamen général auquel celui-ci a été soumis. Les adaptations seront transposées dans le plan directeur à la prochaine occasion. **Évaluation** Élément ne faisant pas l'objet des adaptations
49512	Court	**Demande / remarque** Suppression de Court comme site de transbordement pour le transport exceptionnel de BKW Energie SA **Justification** Etant donné que Court sera radiée des gares de réception (mesure B 10), il n'est pas logique que la commune soit indiquée comme site de transbordement pour le transport exceptionnel de BKW Energie SA. Il est ici relevé que, dans la CRTU en vigueur, c'est la	**Remarque** La gare de Court a été supprimée du réseau d'approvisionnement à l'occasion du réexamen général auquel celui-ci a été soumis. Les adaptations seront transposées dans le plan directeur à la prochaine occasion. **Évaluation** Élément ne faisant pas l'objet des adaptations

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		gare de Reconvilier qui est indiquée comme secteur pour les transports exceptionnels. Nous demandons donc la radiation de Court comme site pour transports exceptionnels conformément à la CRTU en vigueur.	
Erläuterungen Umgang mit dem Klimawandel im Kantonalen Richtplan Richtplananpassungen' 22: Inhalte Klima und Umsetzung KLEK			
48842	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Der Klimawandel, seine Auswirkungen und die Gegenstrategien des Kantons werden neu zu einem übergeordneten Richtplanthema. Wir begrüssen die Aufnahme dieses Themas als koordinierte Querschnittaufgabe, welche die anderen Richtplanthemen durchdringt und nicht losgelöst als zusätzliche (und damit auch kontroverse) Einzelmassnahme in den Richtplan integriert wird. Dabei sollte jedoch noch klarer zwischen Massnahmen zur Klimaanpassung und Klimaschutzmassnahmen unterschieden werden. Für die konkrete Umsetzung in der Ortsplanung erkennen wir beachtliche Herausforderungen - insbesondere bezüglich der raumplanerischen Interessenabwägung. Hier wären grundsätzlich griffigere, politisch konsolidierte Zielsetzungen und Vorgaben wünschenswert, um die unausweichlichen Zielkonflikte effizienter lösen zu können. Die Erarbeitung eines Masterplans Klima und einer Anpassungsstrategie Klimawandel als neue Planungsgrundlagen begrüssen wir. **Begründung** .	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und die Aspekte ggf. in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
48951	Bauverwaltung Reichenbach	**Antrag / Bemerkung** keine **Begründung** keine	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48048	Einwohnergemeinde Utzenstorf	**Antrag / Bemerkung** Keine Bemerkungen aus Sicht der Gemeinde Utzenstorf. **Begründung** Gilt für ganzen Inhalt 1.2 Klima und Umsetzung KLEK.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48946	Service du développement territorial du Canton du Valais	**Demande / remarque** Les nouvelles mesures liées au climat (D_11 « Encourager des structures urbaines adaptées aux changements climatiques », E_14 « Garantir et utiliser les fonctions de la forêt dans le contexte du changement climatique ») cadrent avec les principes généraux formulés dans le projet de fiche « Changements climatiques » du plan directeur cantonal valaisan, en cours de modification partielle. **Justification** Cf. remarque	**Évaluation** Prise de connaissance
49480	Service de l'aménagement du territoire du Canton de Neuchâtel	**Demande / remarque** Nous n'avons pas de remarques à formuler sur ce chapitre, dont nous saluons la qualité et l'approche. **Justification** Ce complément est approprié et ne contredit en rien les intérêts du canton voisin.	**Évaluation** Prise de connaissance
49554	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Satz "Einzelne wichtige Baumarten werden in tieferen Lagen ausfallen" streichen. **Begründung** Die Auswirkung des Klimawandels auf die Verbreitung der Baumarten ist ungewiss und eine abschliessende Aussage ist daher unseriös. Die Aussage, dass sich die Verbreitung der Baumarten aufgrund des Klimawandels verschieben wird, ist ausreichend.	**Bemerkung** Es ist nicht auszuschliessen, dass wichtige Baumarten in tieferen Lagen verschwinden. Die Formulierung wird dahingehend präzisiert. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
46871	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Ziffer 2.2.1, Seite 5: Im zweiten Absatz der Ziffer wird die Zurückhaltung von Regenwasser als eine der zahlreichen Möglichkeiten erwähnt, um zur Kühlung des Klimas beizutragen sowie die vermehrt auftretenden Starkniederschläge besser aufzunehmen. Es wird beantragt, die Nennung des Regenwassers nicht auf diesen Absatz zu beschränken, sondern auch auf den Folgeseiten, insbesondere in der konkreten	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und den Aspekt in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Umsetzung (der Massnahmenblätter) zu implementieren. **Begründung** Es ist unbestritten, dass die vermehrte Zurückhaltung von Regenwasser bzw. der verminderte Oberflächenabfluss zur Kühlung des (Lokal-)Klimas und zur Entlastung von Infrastrukturanlagen bei extremen Niederschlägen beitragen kann. Damit diese Idee jedoch auch umgesetzt wird, bedarf es weitergehender Festlegungen im Strategie- und insbesondere Massnahmenteil.	
46872	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Ziffer 2.2.3, Seite 6: Die Klimaanalyse- und Planhinweiskarte des Kantons Bern ist zugänglich zu machen. Für alle (und nicht nur die betroffenen) Gemeinden sind Arbeits- und Umsetzungshilfen bereitzustellen. Dies bevor die neue Richtplanung in Kraft tritt. Bei der Erarbeitung der Umsetzungshilfen wird der Kanton wichtige inhaltliche Erkenntnisse machen, welche heute wohl noch wenig oder nicht ersichtlich sind. Der Fehler einer Inkraftsetzung ohne konkreter vorheriger Auseinandersetzung à la BMBV sollte in der kantonalen Richtplanung nun vermieden werden. **Begründung** Die Aufträge an die Gemeinden für eine klimaverträgliche Siedlungsentwicklung werden begrüsst. Die Planhinweisekarte (Klimaanalyse) sollte allen (und nicht nur den betroffenen) Gemeinden zur Verfügung stehen, insbesondere, wenn konkret darauf verwiesen wird. Für eine abschliessende Stellungnahme wird dies sogar als zwingend erachtet. Wann sind diese Grundlagen verfügbar? Erhalten die Gemeinde zu diesem Zeitpunkt nochmals die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Klimaanalyse? Zudem besteht die Möglichkeit, dass eine Gemeinde, die heute gemäss Definition noch nicht zu den Gemeinden mit besonderem Handlungsbedarf gehören, aufgrund künftiger Entwicklungen neu darunter fällt. Damit diese potenzielle Entwicklung frühzeitig erkannt und gesteuert werden kann, wäre die Planhinweis- und Klimaanalysekarte für die Gemeinden sehr hilfreich.	**Bemerkung** Die im Auftrag des Kantons erarbeitete Klimakarte wird in den nächsten wenigen Monaten veröffentlicht und über das Geoportal zugänglich gemacht. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
46873	Köniz	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Ziffer 2.2.3, Seite 6: Letzter Abschnitt: Bewahrung von Waldgebieten durch die Nutzungsplanung konkretisieren mit "Instrumenten zur Förderung von Freiräumen". **Begründung** Die Bewahrung von Waldgebieten ist konkret eine Frage der Bewirtschaftung. Regelungen zum Schutz und Nutzung von Wald ist nicht im Raumplanungs-, sondern im Waldgesetz geregelt. Der Handlungsspielraum in der Nutzungsplanung ist also klein. Da der Wald wächst und sich ausdehnen kann, spricht man von einem dynamischen Waldbegriff, wobei im Einzelfall die Waldfeststellung und nicht die Grenze in Zonenplan massgebend ist. Es wird deshalb vorgeschlagen, an dieser Stelle Instrumente zur Sicherung und Förderung von Freiflächen zu nennen, wie bspw. Grünzonen, Baulinien, etc., um Kaltluftentstehungsgebiete und -korridore zu erhalten und zu fördern.	vgl. Verweis auf MB C_11 **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48955	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Zu Punkt 2.2.1: Zuallererst soll es ein Kapital zu "Klimaschonenden Siedlungsstrukturen" geben. Erst in zweiter Linie ist das Augenmerk auf die "Klimaangepasste Siedlungsstruktur" zu legen. **Begründung** Der Fokus muss nach wie vor darauf sein, jedes Zehntel-Grad Erderwärmung zu verhindern und so lange als möglich hinauszuzögern.	**Bemerkung** Kanton und Gemeinden sind zum Klimaschutz verpflichtet (Art. 31a KV). Der Kanton setzt demgemäss mit verschiedenen Instrumenten (z.B. Gesamtmobilitätsstrategie, Richtplan) auf Massnahmen zum Klimaschutz (Mitigation) und zur Anpassung an den Klimawandel (Adaption). **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51025	Gemeinde Wimmis	**Antrag / Bemerkung** Zudem wird mit den Änderungen des Richtplans ausgiebig Bezug auf den Klimawandel genommen. Begrüsst wird dabei die Förderung von Innovation und Technologie. Gleichzeitig scheint die neue Strategie bezüglich Klima jedoch etwas kurzsichtig. Was vergessen geht ist die Energieversorgung. Die Elektrifizierung, welche insbesondere für den motorisierten Individualverkehr gefordert wird (Förderung Ladestationen, Förderung Innovationen usw.), kann nur solange stattfinden, als auch genügend elektrische Energie	**Bemerkung** Die Förderung einer wirtschaftlichen, vielseitigen, ausreichenden und umweltschonenden Energieversorgung als Zielsetzung ist Bestandteil der Strategie in Kapitel C. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		vorhanden ist. Da dies aktuell nicht der Fall ist und keine ersichtliche, sichere Lösungen bestrebt werden, ist diese Strategie nicht tragbar. **Begründung** -	

Erläuterungen Strategiekapitel E und Massnahme E_08
Richtplananpassungen' 22: Inhalte Klima und Umsetzung KLEK

52007	KSE Bern Der Kantonale Kies- und Betonverband 3113 Rubigen	**Antrag / Bemerkung** Auf die beabsichtigten neuen Zielsetzungen E16 und E18 ist zu verzichten. Die Ergänzung des Massnahmenblatts E_08 mit dem KLEK ist zu streichen. **Begründung** Das Kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) 2020 enthält eine Beschreibung der 20 verschiedenen Landschaftstypen des Kantons Bern und jeweils pro Landschaftstyp allgemein gehaltene Wirkungsziele zur Landschaftsentwicklung. Es weist keine räumlich verorteten Schutzobjekte oder konkrete Schutzziele auf. Das KLEK 2020 stellt zwar aus unserer Sicht eine gute naturwissenschaftliche Grundlage dar, ist aber insgesamt von abstraktem Charakter und weist eine ziemlich hohe Flughöhe auf. Aus diesem Grund eignet es sich nicht für eine direkte Anwendung im Planungs- und Baubewilligungsverfahren bzw. in den entsprechenden Interessenabwägungen, wie dies vom Grundsatz 3) unter Massnahmenblatt E_08 verlangt wird. Eine solche Anwendung bringt nur zusätzliche Rechtsunsicherheit in die ohnehin bereits sehr komplexen Planungs- und Baubewilligungsverfahren hinein. Festzuhalten ist zudem, dass das KLEK 2020 als kantonales Konzept im Sinn von Art. 57 und Art. 99 BauG bereits behördenverbindliche Wirkung hat und im heute geltenden Richtplan unter Ziel E1 und im Massnahmenblatt E_08 erwähnt wird. Diese Verankerung genügt aus unserer Sicht. Der Kantonale Richtplan darf nicht ohne Not mit für die räumliche Entwicklung wenig relevanten Grundlagenthemen aufgeblasen werden. Dies insbesondere, wenn, wie unter Ziff. 2. und 3. hiervor dargelegt, wichtige raumpolitische Inhalte zum Bereich Ver- und Entsorgung im Richtplan fehlen.	**Bemerkung** In der Genehmigung der Richtplananpassungen '20 fordert der Bund den Kanton auf, zeitnah die Inhalte des KLEK und des kantonalen Richtplans abzustimmen und konkrete Zielsetzungen und Anweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden in den Beschlussteil des kantonalen Richtplans aufzunehmen. Gleichzeitig fordert der Grosse Rat des Kantons Bern mit einer Planungserklärung, auf die Umsetzung des KLEK im Richtplan, wie in den Richtplananpassungen 2022 vorgeschlagen, sei zu verzichten. Der Planungserklärung wird insofern Rechnung getragen, als dass die neuen strategischen, eher inhaltlich ausgerichteten Ziele E17 und E18 gestrichen werden und die im Richtplan verbleibenden KLEK-Inhalte somit im Wesentlichen auf Verweise reduziert werden. Im Richtplan verbleiben somit das Ziel E16 (welches in eher genereller Weise auf das KLEK verweist) sowie die auf Grund der Behördenverbindlichkeit des KLEK ohnehin geltenden Aufträge zur Berücksichtigung des KLEK im Massnahmenblatts E_08. Ein gänzlicher Verzicht auf die Abstimmung von KLEK und Richtplan ist auf Grund des Auftrags des Bundes nicht möglich. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Aus diesen Gründen beantragen wir Ihnen, auf die neuen Zielsetzungen E16 und E18 und die Ergänzung des Massnahmenblatts E_08 mit dem KLEK zu verzichten.	
48938	Einwohnergemeinde Oberwil i.S.	**Antrag / Bemerkung** Der 3. Grundsatz des Massnahmenblattes E_08 ist zu ergänzen, dass die Standortgemeinde für die Interessenabwägung im Sinne der Gemeindeautonomie erstinstanzlich zuständig ist, resp. deren Stellungnahme im Rahmen der Interessenabwägung zu berücksichtigen ist. **Begründung** Dies führt erneut zu einer Benachteiligung und Einschränkung des ländlichen Raumes, da mit diesem Ziel klar die Entwicklung/Ausbreitung von ländlichen Gemeinden verhindert werden soll. Wichtig wäre hier, dass die Stellungnahme der Gemeinde im Sinne der Gemeindeautonomie in jedem Fall bei der Interessenabwägung zu berücksichtigen ist resp. dass die Interessenabwägung zwischen KLEK und einem konkreten Bauvorhaben der Gemeinde obliegt.	**Bemerkung** Das KLEK ist eine von zahlreichen Grundlagen für die (durch das KLEK nicht vorweggenommene) Interessenabwägung. Die Zuständigkeiten und Kompetenzen werden mit der Aufnahme des Grundsatzes 3 im E_08 nicht verändert. Die Gemeindeautonomie bleibt gewährleistet. Das KLEK geht von einem ganzheitlichen Landschaftsbegriff aus und schliesst somit Siedlungen (Städte, Dörfer, Weiler, Einzelhöfe) und freie Landschaft mit ein. Die Inhalte betreffen somit städtische und ländliche Räume gleichermassen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51021	Gemeinde Wimmis	**Antrag / Bemerkung** Die neuen zusätzlichen Erwähnungen des KLEK «Grundsätze für die Umsetzung des KLEK 2020" sind zu streichen. Der 3. Grundsatz des Massnahmenblattes E_08 ist folgendermassen zu ergänzen: Im Sinne der Gemeindeautonomie ist die Standortgemeinde erstinstanzlich für die Interessenabwägung zuständig. Deren Stellungnahme ist wesentlich zu berücksichtigen. **Begründung** Diese neue Festsetzung des KLEK 2020 im Richtplan basiert auf den neuen Zielsetzungen E16, El 7 und E18. Dem Schutz der Landschaft wird bereits heute ein sehr grosser Stellenwert eingeordnet. Mittels den bereits existierenden Richtplänen und dem Festlegen der geschützten Gebäude und dem geschützten Inventar ist der Landschaftsschutz auch gesetzlich detailliert verankert. Der KLEK ermöglicht interessante naturwissenschaftliche Daten, ergibt jedoch für Planungs- und Baubewilligungsverfahren sowie für die Interessenabwägung keinen Mehrwert. Es ist deshalb nicht nötig, den KLEK	**Bemerkung** In der Genehmigung der Richtplananpassungen '20 fordert der Bund den Kanton auf, zeitnah die Inhalte des KLEK und des kantonalen Richtplans abzustimmen und konkrete Zielsetzungen und Anweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden in den Beschlussteil des kantonalen Richtplans aufzunehmen. Gleichzeitig fordert der Grosse Rat des Kantons Bern mit einer Planungserklärung, auf die Umsetzung des KLEK im Richtplan, wie in den Richtplananpassungen 2022 vorgeschlagen, sei zu verzichten. Der Planungserklärung wird insofern Rechnung getragen, als dass die neuen strategischen, eher inhaltlich ausgerichteten Ziele E17 und E18 gestrichen werden und die im Richtplan verbleibenden KLEK-Inhalte somit im Wesentlichen auf Verweise reduziert werden. Im Richtplan verbleiben somit das Ziel E16 (welches in eher genereller Weise auf das KLEK verweist) sowie die auf Grund der Behördenverbindlichkeit des KLEK ohnehin geltenden Aufträge zur Berücksichtigung des KLEK im Massnahmenblatts E_08. Ein gänzlicher Verzicht auf die Abstimmung von KLEK und Richtplan ist auf Grund des Auftrags des Bundes nicht möglich.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		zusätzlich noch präziser in den kantonalen Richtplan zu integrieren. Zudem handelt es sich dabei ebenfalls um einen starken Eingriff in die Gemeindeautonomie - die Flughöhe ist zu hoch. Die Gemeinden müssen bei einer Interessenabwägung zwingend berücksichtigt werden.	Das KLEK ist eine von zahlreichen Grundlagen für die (durch das KLEK nicht vorweggenommene) Interessenabwägung. Die Zuständigkeiten und Kompetenzen werden mit der Aufnahme des Grundsatzes 3 im E_08 nicht verändert. Die Gemeindeautonomie bleibt gewährleistet. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48496	Interessengemeinschaft (IG) ländlicher Raum 3800 Unterseen	**Antrag / Bemerkung** E18 Bauten und Anlagen ausserhalb des Baugebiets tragen dem regionalen Landschaftscharakter und den landschaftstypischen Wirkungszielen gemäss KLEK 2020 Rechnung. Sie weisen eine hohe baukulturelle Qualität auf. Auf den Bestand sowie auf bestehende Landschaftselemente ist Rücksicht zu nehmen. Die Zielsetzung gilt nicht nur für zonenkonforme Bauten, sondern etwa auch für Infrastrukturen für Verkehr oder Energieversorgung. Stellungnahme zu Strategien, Kap. E: E17 und E18: Dies führt erneut zu einer Benachteiligung und Einschränkung des ländlichen Raumes, da mit diesem Ziel klar die Entwicklung/Ausbreitung von ländlichen Gemeinden verhindert werden soll. Antrag: Ziel E17 und E18 sind zu streichen. **Begründung** Mit E18 wird die Grundlage für ein kantonsweites «Ballenberg» ausserhalb der urbanen Gebiete geschaffen. Die Landschaften und Gebäude sind durch die bereits bestehenden Richtpläne und Schutzinventare mehr als genügend geschützt. Die Gemeinden haben selbst ein grosses Interesse am Erhalt ihrer Landschafts- und Ortsbilder, da diese die Grundlage für Tourismus sind. Die Gemeindeautonomie der ländlichen Gemeinden wird ein weiteres Mal mit dieser Richtplananpassung mit Füssen getreten. Es ist Sache der Gemeinden, wo sie ihre Schutzzonen ausscheidet, welche Gebiete besondere Beachtung hinsichtlich Gestaltung verdienen und wie streng die Anforderungen an die Gestaltung sind.	**Bemerkung** In der Genehmigung der Richtplananpassungen '20 fordert der Bund den Kanton auf, zeitnah die Inhalte des KLEK und des kantonalen Richtplans abzustimmen und konkrete Zielsetzungen und Anweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden in den Beschlussteil des kantonalen Richtplans aufzunehmen. Gleichzeitig fordert der Grosse Rat des Kantons Bern mit einer Planungserklärung, auf die Umsetzung des KLEK im Richtplan, wie in den Richtplananpassungen 2022 vorgeschlagen, sei zu verzichten. Der Planungserklärung wird insofern Rechnung getragen, als dass die neuen strategischen, eher inhaltlich ausgerichteten Ziele E17 und E18 gestrichen werden und die im Richtplan verbleibenden KLEK-Inhalte somit im Wesentlichen auf Verweise reduziert werden. Im Richtplan verbleiben somit das Ziel E16 (welches in eher genereller Weise auf das KLEK verweist) sowie die auf Grund der Behördenverbindlichkeit des KLEK ohnehin geltenden Aufträge zur Berücksichtigung des KLEK im Massnahmenblatts E_08. Ein gänzlicher Verzicht auf die Abstimmung von KLEK und Richtplan ist auf Grund des Auftrags des Bundes nicht möglich. Betreffend Gemeindeautonomie ist folgendes zu sagen: Das KLEK ist eine von zahlreichen Grundlagen für die (durch das KLEK nicht vorweggenommene) Interessenabwägung. Die Zuständigkeiten und Kompetenzen werden mit der Aufnahme des Grundsatzes 3 im E_08 nicht verändert. Die Gemeindeautonomie bleibt gewährleistet. Das KLEK geht von einem ganzheitlichen Landschaftsbegriff aus und schliesst somit Siedlungen (Städte, Dörfer, Weiler, Einzelhöfe) und freie Landschaft mit ein. Die Inhalte betreffen somit städtische und ländliche Räume gleichermassen. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
51958	Berner KMU 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Im Erläuterungsbericht wird in genereller Art auf den Umgang mit dem Klimawandel im Richtplan, die Einbindung des KLEK (Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept) im Richtplan und die damit verbundenen Zielsetzungen sowie die klimaschonende Entwicklung von Siedlungen und Verkehr eingegangen. Zu den Massnahmenblättern D_03, D_11, E_08 und E_14 und den darin vorgesehenen Änderungen gibt es nichts Besonderes anzumerken. Der Einbezug von Art. 31a, Abs. 3 der Verfassung des Kantons Bern «Die Massnahmen zum Klimaschutz sind insgesamt auf eine Stärkung der Volkswirtschaft auszurichten sowie umwelt- und sozialverträglich auszugestalten. Sie beinhalten namentlich Instrumente der Innovations- und Technologieförderung. » fällt zu spärlich aus und ist im Richtplan umfassend zu integrieren. **Begründung** -	**Bemerkung** Aufgrund von geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen ist der Handlungsbedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung des kantonalen Richtplanes erkannt und in Vorbereitung für eine zukünftige Gesamtüberarbeitung des Richtplans. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
49446	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Streichung der Ziele E16, E17 und E18 sowie Anpassung der dazugehörigen Strategiekapitel E1 und E2. **Begründung** Dieser Teil des Richtplans wurde künstlich aufgeblasen. Dazu gehört ebenfalls die Integration des KLEK 2020. Der KLEK bietet interessante naturwissenschaftliche Daten und Angaben zu verschiedenen Landschaften, bietet jedoch keinen Mehrwert für Planungs- oder Baubewilligungsvorhaben sowie die Interessensabwägungen. Es ist stark zu erwarten, dass diese neue Aufnahme des KLEK zu langen Verzögerungen und erhöhten Kosten von Bauvorhaben und Planungen führen kann. Es ist deshalb klar davon abzusehen.	**Bemerkung** In der Genehmigung der Richtplananpassungen '20 fordert der Bund den Kanton auf, zeitnah die Inhalte des KLEK und des kantonalen Richtplans abzustimmen und konkrete Zielsetzungen und Anweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden in den Beschlussteil des kantonalen Richtplans aufzunehmen. Gleichzeitig fordert der Grosse Rat des Kantons Bern mit einer Planungserklärung, auf die Umsetzung des KLEK im Richtplan, wie in den Richtplananpassungen 2022 vorgeschlagen, sei zu verzichten. Der Planungserklärung wird insofern Rechnung getragen, als dass die neuen strategischen, eher inhaltlich ausgerichteten Ziele E17 und E18 gestrichen werden und die im Richtplan verbleibenden KLEK-Inhalte somit im Wesentlichen auf Verweise reduziert werden. Im Richtplan verbleiben somit das Ziel E16 (welches in eher genereller Weise auf das KLEK verweist) sowie die auf Grund der Behördenverbindlichkeit des KLEK ohnehin geltenden Aufträge zur Berücksichtigung des KLEK im Massnahmenblatts E_08. Ein gänzlicher Verzicht auf die Abstimmung von KLEK und Richtplan ist auf Grund des Auftrags des Bundes nicht möglich. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
51029	Gemeinde Wimmis	**Antrag / Bemerkung** Streichung der Ziele E16, E17 und E18 sowie Anpassung der dazugehörigen Strategiekapitel E1und E2. **Begründung** Wie schon erwähnt, wurde dieser Teil des Richtplans künstlich aufgeblasen. Dazu gehört ebenfalls die Integration des KLEK 2020. Der KLEK bietet interessante naturwissenschaftliche Daten und Angaben zu verschiedenen Landschaften, bietet jedoch keinen Mehrwert für Planungs- oder Baubewilligungsvorhoben sowie Interessensabwägungen. Es ist stark zu erwarten, dass diese neue Aufnahme des KLEK zu langen Verzögerungen und vermehrten Kosten von Bauvorhaben und Planungen führt. Es ist deshalb klar davon abzusehen. Generelle Stellungnahme zu den Anpassungen «Klima und Umsetzung KLEK»: Auch in diesem Teil des Richtplanes beziehen sich die Anpassungen umfassend auf der Aufnahme des Klimaschutzartikels in der Kantonsverfassung. Verschiedenste Änderungen sowohl bei den Massnahmenblättern als auch im Strategieteil blasen damit jedoch den Richtplan auf und tragen eine unpassende Flughöhe. Die Gemeindeautonomie sowie auch die lokale Wirtschaft werden vermehrt eingeschränkt was nicht akzeptiert werden kann.	**Bemerkung** In der Genehmigung der Richtplananpassungen '20 fordert der Bund den Kanton auf, zeitnah die Inhalte des KLEK und des kantonalen Richtplans abzustimmen und konkrete Zielsetzungen und Anweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden in den Beschlussteil des kantonalen Richtplans aufzunehmen. Gleichzeitig fordert der Grosse Rat des Kantons Bern mit einer Planungserklärung, auf die Umsetzung des KLEK im Richtplan, wie in den Richtplananpassungen 2022 vorgeschlagen, sei zu verzichten. Der Planungserklärung wird insofern Rechnung getragen, als dass die neuen strategischen, eher inhaltlich ausgerichteten Ziele E17 und E18 gestrichen werden und die im Richtplan verbleibenden KLEK-Inhalte somit im Wesentlichen auf Verweise reduziert werden. Im Richtplan verbleiben somit das Ziel E16 (welches in eher genereller Weise auf das KLEK verweist) sowie die auf Grund der Behördenverbindlichkeit des KLEK ohnehin geltenden Aufträge zur Berücksichtigung des KLEK im Massnahmenblatts E_08. Ein gänzlicher Verzicht auf die Abstimmung von KLEK und Richtplan ist auf Grund des Auftrags des Bundes nicht möglich. Betreffend Gemeindeautonomie ist folgendes zu sagen: Das KLEK ist eine von zahlreichen Grundlagen für die (durch das KLEK nicht vorweggenommene) Interessenabwägung. Die Zuständigkeiten und Kompetenzen werden mit der Aufnahme des Grundsatzes 3 im E_08 nicht verändert. Die Gemeindeautonomie bleibt gewährleistet. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
Strategiekapitel A: Den Boden haushälterisch nutzen und die Siedlungsentwicklung konzentrieren Richtplananpassungen' 22: Inhalte Klima und Umsetzung KLEK			
48674	SP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** A11 / A12 werden mit der Dimension Soziales ergänzt. **Begründung** Unter A11 steht, dass sich die Siedlungsentwicklung des Kantons an den drei Dimensionen der nachhaltigen Entwicklung orientiere (ökologisch, ökonomisch, sozial). Dies ist sehr zu begrüssen. Allerdings wird auf die Dimension "Soziales" nicht eingegangen. Für die Siedlungsentwicklung ist diese Dimension aber sehr wichtig, zum Beispiel	**Bemerkung** Die generellen Zielsetzungen A11 und A12 werden bei der Gesamtüberprüfung des Richtplans geprüft und bei Bedarf angepasst. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		im Hinblick auf eine älter werdende Gesellschaft oder kurze Schulwege für die Kinder.	
46240	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** A11 ist durch den Fuss- und Veloverkehr zu ergänzen: Die Siedlungsentwicklung erfolgt konzentriert, schwergewichtig in gut durch den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr (ÖV) erschlossenen zentralen Lagen. **Begründung** Das Potenzial des Veloverkehrs wird systematisch unterschätzt. Der Fuss- und Veloverkehr als klimafreundlichste Verkehrsträger sind konsequent mitzudenken und zu priorisieren.	**Beurteilung** berücksichtigt
48675	SP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** A12 Die Ergänzung "Klimaangepasste Siedlungsstrukturen fördern" wird ausdrücklich begrüsst **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48676	SP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** A13g Klimaangepasste Siedlungsstrukturen fördern: "Entsiegelung" als Massnahme ergänzen **Begründung** Gerade im urbanen Raum sind viele Flächen versiegelt. Dies ist nicht überall nötig. Eine sinnvolle Entsiegelung hat einen positiven Effekt auf das lokale Klima.hr sein Potenzial besser nutzen.	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und den Aspekt in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
46241	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** A14b, c oder d ist mit einem Aspekt zum Thema Verkehr zu ergänzen: Die Verkehrsinfrastruktur ist so zu gestalten, dass ein attraktiver öffentlicher Raum entsteht. **Begründung** Wir wissen, dass das Thema Verkehr in einem anderen Kapitel behandelt wird. Trotzdem ist es nicht möglich, eine Stadt der kurzen Wege und mit einer hohen Siedlungsqualität zu erreichen, ohne dass die Verkehrsinfrastruktur sorgsam gewählt	**Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		wird. Auf diese Abhängigkeit sollte hier allgemein eingegangen werden.	
50199	aeebern Oraganisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Aus Sicht der effizienten Energienutzung ist es richtig, die Siedlungsentwicklung wie geplant weiterzuverfolgen und die Verdichtung nach innen weiter zu entwickeln. Wir sehen aber, dass hier weitere Anreize geschaffen werde müssen, um diese Entwicklung weiter zu fördern. Ebenfalls soll die Mehrfachnutzung von Böden ermöglicht werden (Bsp. Agri-Photovoltaik). **Begründung** -	**Bemerkung** Das Thema "Energie" im Richtplan wird im Rahmen des Richtplancontrollings '24 grundlegend überarbeitet. Dabei wird auch die Thematik der Mehrfachnutzungen von Flächen geprüft. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
48731	Einwohnergemeinde Burgdorf Baudirektion	**Antrag / Bemerkung** Bezüglich A13g "Klimaangepasste Siedlungsstrukturen fördern" sollte Entsiegelung als Massnahme ergänzt werden. **Begründung** Im städtischen Raum sind viele Flächen versiegelt. Dies ist nicht überall nötig. Eine sinnvolle Entsiegelung hat einen positiven Effekt auf das lokale Klima.	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und den Aspekt in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
50650	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Das neue Ziel A14e und der neue Aufzählungspunkt im Ziel A12 sind zu streichen. **Begründung** Die Klimaanpassung von Siedlungsgebieten steht in einem Zielkonflikt mit der Vorgabe, verdichtet zu bauen.	**Bemerkung** Kanton und Gemeinden sind zum Klimaschutz mit geeigneten Massnahmen verpflichtet (Art. 31a KV). Eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen muss nicht in Konflikt mit klimaangepasster Bauweise stehen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48732	Einwohnergemeinde Burgdorf Baudirektion	**Antrag / Bemerkung** Das Strategiekapitel wird begrüsst. **Begründung** Die Klimamassnahmen werden unterstützt, denn beispielsweise die Sicherung der Kaltluftzirkulation, offenes Gewässer, Begrünung etc. verbessern die Siedlungsqualität und den öffentlichen Raum. Bestehende Grünflächen sowie Kinderspielplätze müssen aufgewertet und vernetzt werden, um beispielsweise die Massnahme D23 umzusetzen.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
49273	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der zweite Satz der Zielsetzung A14e wird mit dem Wort "zu" ergänzt ("Damit wird u.a. auch ZU einem...") **Begründung** Der Satz ist sonst grammatikalisch nicht korrekt.	**Bemerkung** Danke für den Hinweis. **Beurteilung** berücksichtigt
49205	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der zweite Satz des neuen Abschnitts "Klimaangepasste Siedlungsstrukturen fördern" ist folgendermassen umzuformulieren: "Insbesondere sind im Siedlungsgebiet Flächen zu entsiegeln bzw. in neuen Überbauungen versiegelte Flächen auf das funktionale Minimum zu begrenzen und vermehrt grüne (Bepflanzung) und blaue (Gewässer und Nassflächen) Infrastrukturen zur Verminderung des Hitzeinseleffekts einzusetzen." **Begründung** Die vorgeschlagene Formulierung ist zu wenig verbindlich und thematisiert die Entsiegelung als zentrales Werkzeug gegen Hitzeinseln nicht explizit.	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und den Aspekt in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
48729	Einwohnergemeinde Burgdorf Baudirektion	**Antrag / Bemerkung** Die Einschliessung aller Dimensionen der nachhaltigen Entwicklung sind bei der Siedlungsentwicklung und der Verkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen. **Begründung** Unter A11 steht, dass sich die Siedlungsentwicklung des Kantons an den drei Dimensionen der nachhaltigen Entwicklung orientiere (ökologisch, ökonomisch, sozial). Dies ist sehr zu begrüssen. Allerdings wird auf die Dimension des Sozialen nicht eingegangen. Für die Siedlungsentwicklung sowie der Verkehrsinfrastruktur ist diese Dimension aber sehr wichtig, zum Beispiel im Hinblick auf kurze Schulwege für Kinder oder unsere stetig älter werdende Gesellschaft. Es ist wichtig, die alternde Gesellschaft miteinzubeziehen und dies nicht nur bezüglich Alterswohnungen.	**Bemerkung** Die generellen Zielsetzungen A11 und A12 im Hinblick auf die Dimension des "Sozialen" werden bei der Gesamtüberprüfung des Richtplans geprüft und bei Bedarf angepasst. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
51027	Gemeinde Wimmis	**Antrag / Bemerkung** Die entsprechenden Passagen im Strategiekapitel A1 sind anzupassen. Das	**Bemerkung** Kanton und Gemeinden sind zum Klimaschutz mit geeigneten Massnahmen verpflichtet (Art.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		neue Ziel A14e und der neue Aufzählungspunkt im Ziel A12 sind zu streichen. **Begründung** Die «Klimaanpassung» von Siedlungsgebieten entspricht einem grossen Zielkonflikt mit dem Ziel verdichteter zu bauen. Auch wenn es einige gute Beispiele geben mag (grünes Hochhaus Wabern) ist stark davon auszugeben, dass diese Änderungen zu einem grösseren Bodenverbrauch führen werden. Zudem handelt es sich hier um einen sehr klaren Eingriff in die Gemeindeautonomie.	31a KV). Eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen muss nicht in Konflikt mit klimaangepasster Bauweise stehen. Mit der Massnahme D_11 bleibt die Gemeindeautonomie gewahrt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50654	EVP Kanton Bern 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die EVP beantragt, dass bei den Herausforderungen unter «Klimaangepasste Siedlungsstrukturen fördern» nicht nur auf den Temperaturfaktor hingewiesen wird (grüne und blaue Infrastrukturen zur Kühlung und Verminderung des Hitzeinseleffekts), sondern explizit auch auf die Problematik der fast flächendeckenden Versiegelung der Böden im Siedlungsbereich. Mit der Zunahme der Starkniederschläge infolge des Klimawandels (rasche und hohe Abflussspitzen) kommen Massnahmen zur Verbesserung des Regenwasserabflusses eine zentrale Bedeutung zu. Dieser Aspekt wird im Übrigen auch bei Zielsetzungen unter A14e und C55 (Ver- und Entsorgung) sowie bei den Herausforderungen C5 erwähnt. Es wäre unverständlich, wenn im Siedlungsbereich die betreffenden Möglichkeiten im Gestaltungsbereich nicht genützt würden. **Begründung** -	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und den Aspekt in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
48272	Berner Bauern Verband 3072 Ostermundigen	**Antrag / Bemerkung** Die landwirtschaftliche Produktion und insbesondere das Bewässern von Flächen muss gestärkt und gefördert werden. **Begründung** Die Lebensmittelproduktion ist prioritär zu werten. Ebenfalls wird gefordert, dass die Umsetzung stets in enger Absprache mit der Branche erfolgt.	**Bemerkung** Strategien zur Bewässerung u.a. für die Landwirtschaft sollen gemäss neu formuliertem Ziel C55 erarbeitet werden. Prioritäten werden im Rahmen dieser Arbeiten gesetzt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
49206	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Reduktion und/oder Entsiegelung der vom Autoverkehr beanspruchten Fläche (insbesondere aber nicht ausschliesslich Parkplätze) wird im Abschnitt "Siedlungsqualität unter Berücksichtigung von Ortsbildqualitäten, Natur, Klima und Landschaft erhalten und aufwerten" thematisiert und für dicht bebaute Gebiete explizit empfohlen. **Begründung** Die Reduktion und Entsiegelung von Verkehrsflächen ist ein wirksames Mittel zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und wirkt dem Hitzeinsel-Effekt entgegen. Richtig umgesetzt trägt sie zur Erfüllung der Ziele der 4V-Strategie bei.	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und den Aspekt in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
51028	Gemeinde Wimmis	**Antrag / Bemerkung** Die Wasserversorgung kann durch Trockenperioden künftig erschwert werden. Dass diesbezüglich Massnahmen, Optimierungspotenzial und Strategien entwickelt werden, ist nachvollziehbar. Nicht akzeptiert wird jedoch, wenn dabei die landwirtschaftliche Produktion und insbesondere das Bewässern von Flächen eingeschränkt werden. Die Lebensmittelproduktion ist prioritär zu werten. Ebenfalls wird gefordert, dass die Umsetzung stets in enger Absprache mit der Branche erfolgt. **Begründung** -	**Bemerkung** Die Ergänzungen im Zusammenhang mit der Wasserversorgung zielt auf ein verbessertes Wassermanagement, das insbesondere auch die Interessen der Landwirtschaft berücksichtigt. In der Zielsetzung C55 ist festgehalten, dass die dazu notwendigen neuen Ansätze auf allen Ebenen geprüft werden sollen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49443	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Generelle Stellungnahme zu den Anpassungen «Klima und Umsetzung KLEK»: Die Gemeindeautonomie sowie auch die lokale Wirtschaft werden vermehrt eingeschränkt, was nicht akzeptiert werden kann. Nebst der allgemeinen kritischen Haltung zu dieser Art von Änderungen werden folgende Punkte hervorgehoben: - Die «Klimaanpassung» von Siedlungsgebieten entspricht einem grossen Zielkonflikt mit dem Ziel, verdichteter zu bauen. Auch wenn es einige gute Beispiele geben mag (grünes Hochhaus Wabern), ist stark davon auszugehen, dass diese Änderungen zu einem grösseren Bodenverbrauch führen werden. Zudem handelt es sich hier um	**Bemerkung** Kanton und Gemeinden sind zum Klimaschutz mit geeigneten Massnahmen verpflichtet (Art. 31a KV). Eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen muss nicht in Konflikt mit klimaangepasster Bauweise stehen. Mit der Massnahme D_11 bleibt die Gemeindeautonomie gewahrt. Die Ergänzungen im Zusammenhang mit der Wasserversorgung zielt auf ein verbessertes Wassermanagement, das insbesondere auch die Interessen der Landwirtschaft berücksichtigt. In der Zielsetzung C55 ist festgehalten, dass die dazu notwendigen neuen Ansätze auf allen Ebenen geprüft werden sollen.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		einen sehr klaren Eingriff in die Gemeindeautonomie. Die entsprechenden Passagen im Strategiekapitel A1 sind anzupassen. Das neue Ziel A14e und der neue Aufzählungspunkt im Ziel A12 sind zu streichen. - Die Wasserversorgung kann durch Trockenperioden künftig erschwert werden. Dass diesbezüglich Massnahmen, Optimierungspotenzial und Strategien entwickelt werden, ist nachvollziehbar. Nicht akzeptiert wird jedoch, wenn dabei die landwirtschaftliche Produktion und insbesondere das Bewässern von Flächen eingeschränkt wird. Die Lebensmittelproduktion ist prioritär zu werten. Ebenfalls wird gefordert, dass die Umsetzung stets in enger Absprache mit der Branche erfolgt. **Begründung** Auch in diesem Teil des Richtplans beziehen sich die Anpassungen umfassend auf die Aufnahme des Klimaschutzartikels in der Kantonsverfassung. Verschiedenste Änderungen sowohl bei den Massnahmenblättern als auch im Strategieteil blasen damit jedoch den Richtplan auf und tragen eine unpassende Flughöhe.	**Beurteilung** nicht berücksichtigt
48085	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Nicht nur «klimaangepasste» Siedlungsstrukturen sind zu fördern, sondern auch und vor allem «klimaschonende» **Begründung** Die Massnahmen nicht auf Anpassung an den Klimawandel beschränken, sondern auch Gegensteuer geben!	**Bemerkung** Kanton und Gemeinden sind zum Klimaschutz verpflichtet (Art. 31a KV). Der Kanton setzt demgemäss mit verschiedenen Instrumenten (z.B. Gesamtmobilitätsstrategie, Richtplan) auf Massnahmen zum Klimaschutz (Mitigation) und zur Anpassung an den Klimawandel (Adaption). **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49307	Einwohnergemeinde Oberbipp	**Antrag / Bemerkung** Pragmatische und auf lokale Gegebenheiten angepasste Massnahmen bezüglich einer klimaangepassten Siedlungsentwicklung. **Begründung** Die Verdichtung nach Innen scheint teilweise mit einer klimaangepassten Siedlungsentwicklung im Widerspruch zu stehen. Zudem ist für ländliche Gemeinden mit einem hohen Anteil an grüner und	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und den Aspekt ggf. in geeigneter Form berücksichtigen. Eine qualitätsorientierte Siedlungsentwicklung nach innen muss nicht in Konflikt mit klimaangepasster Bauweise stehen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		blauer Infrastruktur im Siedlungsgebiet eine pragmatische Handhabung angezeigt.	
46878	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zur Strategie A1 Siedlung, Siedlungsqualität unter Berücksichtigung von Ortsbildqualitäten, Natur, Klima und Landschaft erhalten und aufwerten, S. 3: Ergänzung bei der Herausforderung "Klimaangepasste Siedlungsstrukturen fördern": In Bereichen von Kaltluftströmen ist die bodennahe Durchlüftung zur nächtlichen Auskühlung sicherzustellen. **Begründung** Nebst der Förderung von grünen und blauen Infrastrukturen gehören zu klimaangepassten Siedlungsstrukturen auch die Sicherstellung von Kaltluftströmen. Die städtebauliche Struktur eines Siedlungskörpers trägt entscheidend dazu bei, ob die bodennahe Durchlüftung zur nächtlichen Auskühlung gewährleistet ist oder nicht.	**Beurteilung** berücksichtigt
46879	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zur Strategie A1 Siedlung, Siedlungsqualität unter Berücksichtigung von Ortsbildqualitäten, Natur, Klima und Landschaft erhalten und aufwerten, S. 3: Weitere "Herausforderung" ergänzen: "Finanzielle Mittel für Klimamassnahmen bereitstellen" **Begründung** Die Investitionen in Klimamassnahmen tragen zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität bei, da die grüne und blaue Infrastruktur positive Wirkungen hat auf die Raumwahrnehmung, die Erholungs- und Rückzugsmöglichkeiten sowie indirekt auf verbesserte Umwelt (Luftqualität) im nahen Siedlungskörper. Demnach wirken sich die Investitionen direkt auf die umliegenden Liegenschaften in Form von Wertsteigerungen aus.	**Bemerkung** Der Richtplan ist nicht das geeignete Instrument, um die Finanzierung von Klimamassnahmen abzuhandeln. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
Strategiekapitel C: Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen Richtplananpassungen' 22: Inhalte Klima und Umsetzung KLEK			
48498	Interessengemeinschaft (IG) ländlicher Raum 3800 Unterseen	**Antrag / Bemerkung** Anpassung Ziele Kapitel C: Hier ist vor allem das Ziel C43 zu beachten:	**Bemerkung** Ein nachhaltiger Waldaufbau beinhaltet per Definition auch die wirtschaftliche Komponente. Die Streichung des Worts

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		«…kontinuierliche Waldverjüngung, welche regional auch eine Nutzungssteigerung erfordern kann, ist längerfristig ein wirtschaftlich nachhaltiger, klimaangepasster Waldaufbau anzustreben…» «wirtschaftlich» wurde zugunsten «klimaangepasster» gestrichen. Antrag: Antrag, das Wort «wirtschaftlich» nicht zu streichen mit obenstehender Begründung. **Begründung** Eine wirtschaftlich nachhaltige Waldbewirtschaftung ist jedoch unerlässlich, um überhaupt noch eine solche zu gewährleisten.	"wirtschaftlich" bedeutet keine Minderung der Wirtschaftlichkeit, sondern eine Integration aller weiteren Nachhaltigkeitsdimensionen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48509	"Freundinnen und Freunde des Könizbergwaldes" Petitionskomitee mit 11 Mitgliedern 3097 Liebefeld	**Antrag / Bemerkung** Auf die Folgen des Klimawandels reagieren: letzter Satz abändern Diese Risiken können durch eine sinnvolle Waldbewirtschaftung, die den Wald als Lebensraum von 25'000 Arten zur Entfaltung bringt und seine Resilienz fördert. Die Nutzung des Waldes und Eingriffe in diesen erfolgen nachhaltig, so dass die Erhaltung der Ökosysteme und ihrer Leistungen sowie der Arten und der genetischen Vielfalt sichergestellt sind. Angesichts der besorgniserregenden Lage der Biodiversität und des Klimawandels wird diesen Bereichen höchste Priorität zugeordnet. Die Methoden der heutigen industriellen Forstwirtschaft sind unbedingt der Wichtigkeit des Waldes für uns Menschen anzupassen. **Begründung** Der Wald hat zwar in Ihrem Richtplan ein eigenes Massnahmenblatt erhalten, aber seine äusserst wichtige Bedeutung für uns Menschen ist immer noch viel zu wenig aufgezeigt. Die Methoden der heutigen Forstwirtschaft zerstören das überaus wertvolle Ökosysteme Wald. Deshalb sind die Methoden der heutigen industriellen Forstwirtschaft mit Schneisen alle 30 Meter, Kahlschlägen und das alles mit schweren Maschinen, die den Boden verdichten, unbedingt zu ändern.	**Bemerkung** Das Anliegen einer nachhaltigen Waldentwicklung ist im Strategiekapitel C bereits übergeordnet enthalten und kann in seinem Detailgrad im kant. Richtplan nicht berücksichtig werden. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48508	"Freundinnen und Freunde des Könizbergwaldes"	**Antrag / Bemerkung** Ausgangslage dritter Abschnitt ergänzen.	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Petitionskomitee mit 11 Mitgliedern 3097 Liebefeld	Wälder allgemein sind im Klimawandel wichtiger denn je, denn sie kühlen, speichern, filtrieren und transpirieren Wasser und bilden so Trinkwasser und Wolken, erzeugen Sauerstoff, bauen CO2 ab, schützen den Boden vor Erosionen und schwächen Stürme ab. **Begründung** Nicht nur die sogenannten Schutzwälder sind wichtig. Wälder sind unsere Lebensgrundlage und darum sind alle Schutzwälder für uns Menschen.	
46976	EWG Eriswil	**Antrag / Bemerkung** Beim Mitteleinsatz ist die Zentralitätsstruktur als Kriterium beizuziehen, wenn diese gegenüber bestehenden Strukturen eindeutig Mehrwerte nachgewiesen werden können. **Begründung** Die Stärkung von Zentren ist grundsätzlich sinnvoll und dient der gesamten Region. Allerdings darf die Stärkung von Zentren nicht auf Kosten der peripheren Gebiete geschehen. Nachhaltig funktionierende Strukturen und Institutionen dürfen nicht durch die Schaffung von Zentralitätsstrukturen ohne klar ersichtlichen Mehrwert geschwächt oder gar zerstört werden. Nicht zentrale Strukturen haben ebenfalls Stärken; so kann beispielsweise eine kleine Schule andere Möglichkeiten bieten als ein regionales Schulzentrum (z.B. für Integrationsaufträge oder bei Interventionen). Heute wird dieser Tatsache zu wenig Wert beigemessen.	**Bemerkung** C1 Zentralitätsstruktur **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49400	Gemeinderat/ Vizepräsident Gemeinde Schangnau	**Antrag / Bemerkung** C 41: Dieser Artikel ist sehr schlecht Formuliert Im Talgebiet ist eine Intensive Landwirtschaft erwünscht, die Ihre Produktion von Lebensmittel Ressourcenschonend umsetzt. Die Förderung der Biodiversität und der Bodenfruchtbarkeit ist zentral, und wird vom Kanton entsprechend gefördert. **Begründung** Eine Wettbewerbsfähige multifunktionelle Landwirtschaft soll es sein. Wettbewerbsfähig gegenüber dem Ausland, das heißt günstige Lebensmittel produzieren. Zudem soll eine zunehmende	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Extensivierung der Betriebe die Biodiversität in der Schweiz fördern. Seit Jahren nehmen Biodiversitäts und Vernetzungsflächen zu, jedoch bricht das Artensterben nicht ab. Könnte es nicht sein, dass die wachsende Bevölkerung, die der Natur immer mehr Platz abringt, mehr Verkehr, mehr Verbrauch von Ressurcen, mehr Mobilität das Artensterben auch vorantreibt? Im Mittelland muss eine Intensive Landwirtschaft, natürlich unter allen Tierschutz, Gewässerschutz und Bodenschutzrichtlinen Platz haben, denn wir haben ca.8 Millionen Menschen zu ernähren in der Schweiz.	
48241	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** C, S. 6 Formulierung: In den regionalen Naturpärken nach NHG und in den übrigen ländlichen Gebieten sind angepasste Tourismusformen Teil einer Strategie zur Stärkung der regionalen Strukturen und müssen deshalb mit diesen Sektoralpolitiken abgestimmt sein. Ändern zu: In den regionalen Naturpärken nach NHG und in den übrigen ländlichen Gebieten sind angepasste Tourismusformen, beschränkt auf ein für die Natur verträgliches Mass, Teil einer Strategie zur Stärkung der regionalen Strukturen und müssen deshalb mit diesen Sektoralpolitiken abgestimmt sein. **Begründung** Die Standortattraktivität ist von der biologischen Vielfalt abhängig.	**Bemerkung** wird im Rahmen des RP Controllings 24 evtl. überprüft **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48205	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** C, S. 6 Formulierung: Schutz- und Schongebiete sowie bisher noch wenig oder unerschlossene Landschaftskammern müssen langfristig ungestört erhalten bleiben. Ändern zu: Schutz- und Schongebiete sowie bisher noch wenig oder unerschlossene Landschaftskammern müssen langfristig in ihrer Gesamtheit ungestört erhalten bleiben. **Begründung**	**Bemerkung** Die bestehende Formulierung ist aus Sicht des Kantons ausreichend griffig formuliert. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Diese Ergänzung verhindert, dass durch mehrere kleine Eingriffe ein Gebiet in seiner Gesamtheit beeinträchtigt wird und dann seine Funktion nicht mehr erfüllen kann.	
48224	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** C, S. 7 ... zu unerwünschten Erscheinungen führen: Die Zunahme der Waldfläche bei gleichzeitiger Unternutzung des Waldes einerseits... **Begründung** Diese allgemeine Aussage müsste differenzierter formuliert werden, für Schutzwälder und z.B. mittelländische Wälder getrennt. In dieser Form verunmöglicht dies die Schaffung von Waldreservaten (Totalreservaten).	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48242	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** C, S. 7 Formulierung: Damit besteht auf den rationell bewirtschaftbaren Flächen die Gefahr einer intensiveren Nutzung mit einem teilweisen Verlust der Biodiversität sowie der Fruchtbarkeit und einer erhöhten Erosionsanfälligkeit der Böden. Ändern zu: Rationell bewirtschaftete Flächen werden in der Regel intensiv genutzt, was mit einem Verlust der Biodiversität, sowie einer verminderten Fruchtbarkeit der Böden einhergeht. Zudem besteht eine erhöhte Gefahr der Erosionsanfälligkeit. **Begründung** Siehe zahlreiche Studien, welche den Verlust an Biodiversität und Fruchtbarkeit der Böden bei auf Gewinnmaximierung ausgerichteten Landwirtschaftsbetrieben aufzeigen.	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48284	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** C, S. 8 Formulierung: Wild- und Insektenschäden nehmen tendenziell zu.	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Ändern zu: Insektenschäden nehmen tendenziell zu. **Begründung** Im Mittelland, sowie auch auf Indikatorflächen im Berner Oberland wird eine Abnahme der Verbissschäden festgestellt. Über den Kanton Bern gesehen, bleibt die Situation stabil. Quellen: Wildschadengutachten Kanton Bern doi: 10.3188/szf.2009.0294	
48225	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** C, S. 8 Formulierung: Viele Bestände sind überaltert. Ändern zu: Viele Bestände sind aus ökonomischer Sicht überaltert. **Begründung** Diese Aussage ist sehr allgemein und es benötigt eine differenzierte Betrachtungsweise (z.B. Berner Mittelland, Voralpen). Die verschiedenen Lebenszyklen und Waldstadien sind natürlich und entsprechen dem Mosaik-Zyklus-Modell.	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48226	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** C, S. 9 Formulierung: Im Bereich Wald legt die kantonale Politik den Fokus auf die Stärkung der Wald- und Holzwirtschaft, ... Ändern zu: Im Bereich Wald legt die kantonale Politik den Fokus auf die Stärkung der Wald- und Holzwirtschaft, auf den Erhalt und die Förderung der Biodiversität, sowie der Wohlfahrtsfunktion. **Begründung** Gemäss Waldgesetz müssen Schutz-, Wohlfahrts- und Nutzfunktion erfüllt werden (WaG, Art. 1c). Entsprechend müssen alle drei Bereiche im Fokus der kantonalen Politik stehen.	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48679	SP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** C2 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte: Den ganzen ersten Abschnitt überarbeiten und positiver formulieren. **Begründung** Der Abschnitt ist viel zu negativ gehalten. International gesehen ist die Steuerbelastung im Kanton überhaupt nicht hoch. Der Kanton Bern muss vielmehr sein Potenzial besser nutzen	**Bemerkung** Die Steuerbelastung für natürliche und juristische Personen ist ein wichtiger Standortfaktor. Dies gilt z.B. auch für ausländische Unternehmen, die sich nach einem Standort in der Schweiz umsehen und in anderen Kantonen günstigere Voraussetzungen vorfinden. Der Vergleich mit dem Ausland ist nicht zielführend. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
47202	Köniz	**Antrag / Bemerkung** C4 Land- und Waldwirtschaft, Zielsetzungen, S. 9f.: Der Fokus sowohl bei der Landwirtschaft als auch bei der Waldwirtschaft ist richtig. Die Zielsetzung C43 ist durch den Kanton aktiv zu unterstützen. Zudem muss der Kanton als grosser Waldbesitzer mit gutem Beispiel vorangehen und seine Wälder gezielt aktiv mit angepassten Baumarten verjüngen. Konkret zum Schutzwald: Der Text im C43 müsste auf das Talgebiet erweitert werden. Unter C41 ff. müsste noch die Neophytenbekämpfung in Bezug auf den ökologischen Ausgleich ergänzt werden. **Begründung** Mit den zunehmenden Starkniederschlägen der letzten Jahren hat sich gezeigt, dass der Walt auch im Talgebiet stärker als Schutzwald funktionieren muss.	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48513	"Freundinnen und Freunde des Könizbergwaldes" Petitionskomitee mit 11 Mitgliedern 3097 Liebefeld	**Antrag / Bemerkung** C4 Land- und Waldwirtschaft: Nachhaltige Waldentwicklung sicherstellen. Der 3. Satz folgendermassen formulieren: Schadstoffeinträge im Wald und die heutige industrielle Art der Forstwirtschaft führen zu schleichenden Veränderungen im Waldboden und wirken sich negativ auf das Gedeihen der Bäume aus. **Begründung** Die heutige industrielle Art der Waldbewirtschaftung führt zu Schäden im Waldboden, indem durch die schweren Maschinen die Mykhorrizapilze zerstört	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		werden, die äusserst wichtig für das Wachstum der Bäume sind. Man kann nicht nur den Schadstoffeintrag und die Freizeitnutzung anprangern, wenn man von Waldbeeinträchtigung spricht.	
48804	SP Wattenwil 3665 Wattenwil	**Antrag / Bemerkung** C43 Gestrichenen Satz wiederaufnehmen. **Begründung** Die Streichung des Satzes erschwert oder verunmöglicht eine gezielte, effiziente Reduktion der Schadstoffeinträge.	**Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48511	"Freundinnen und Freunde des Könizbergwaldes" Petitionskomitee mit 11 Mitgliedern 3097 Liebefeld	**Antrag / Bemerkung** C43 Abschnitt folgendermassen abändern: Durch die naturnahe Waldbewirtschaftung (Waldverordnung Art. 9) die eine natürliche Verjüngung, eine ausgewogene Altersstruktur, eine natürliche Artenzusammensetzung und -vielfalt mit standortgerechten Baumarten und Schonung der Vegetation, des Bodens und der schützenswerten Biotope bezweckt, ist ein nachhaltiger vitaler und resilienter Wald anzustreben. Dazu sind die Waldbesitzerinnen und Waldbesitzer zu sensibilisieren und finanzielle Anreize zu schaffen, damit sie den Wald naturnah bewirtschaften. Um die Siedlungen und ihre Infrastrukturen vor Naturgefahren zu schützen, ist im Berggebiet eine hohe Stabilität aller Schutzwälder zu erreichen. Die Belastung der Waldböden durch Schadstoffeinträge und schwere forstwirtschaftliche Maschinen muss reduziert werden. Freizeit und Erholungsnutzungen sollen gezielt so gelenkt und entwickelt werden, dass sie das Ökosystem Wald nicht übermässig beeinträchtigen. **Begründung** Es darf in Zeiten des Klimawandels nicht darum gehen, möglichst viel Ertrag aus dem Wald herauszuholen. Wir müssen alles tun, um die wichtigen Funktionen des Waldes zu erhalten. Denn der Wald ist unser wichtigster Verbündeter im Klimawandel, unsere Lebensgrundlage! Auch der im Mittelland.	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
47166	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** C43: Die schleichenden Veränderungen im Waldboden durch Schadstoffeinträge sollen weiterhin beobachtet, aufgezeichnet und kommuniziert werden. **Begründung** Der Schadstoffeintrag durch Stickoxide - vorab durch den Verkehr und die Landwirtschaft (Tierhaltung) ist weiterhin gross und für den Wald schädlich. Dies soll auch im Kanton Bern weiterhin beobachtet, aufgezeichnet und kommuniziert werden.	**Beurteilung** teilweise berücksichtigt
47204	Köniz	**Antrag / Bemerkung** C5 Ver- und Entsorgung, Zielsetzung C55, S. 12: Ergänzung des zweiten Satzes: Funktion des Waldes als Schutz der Siedlung sowie als Retentionsfläche. **Begründung** Der Wald trägt die besondere Funktion zum Schutz der Siedlung und dient nebst der Siedlung und Landschaft ebenfalls als Retentionsraum (Fliessgewässer mit Retentionsraum analog Biberstaudämmen).	**Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
47167	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** C5: Das Konzept der Kreislaufwirtschaft muss als oberstes Gebot definiert werden. Dies führt mittelfristig zu kleineren Ver- und Entsorgungsaufwänden. **Begründung** Kreislaufwirtschaft ist ein zentrales Gebot der Stunde. Sie muss auch in diesem Kapitel aufgenommen werden. Sie gilt sowohl für Abfälle wie auch für Deponievorhaben.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48512	"Freundinnen und Freunde des Könizbergwaldes" Petitionskomitee mit 11 Mitgliedern 3097 Liebefeld	**Antrag / Bemerkung** C55 ergänzen 2. Satz z.B. die Erhöhung der Wasserspeicherfähigkeit des Bodens, schonender Umgang mit Wälder als wichtige Wasserspeicher und Wasserrückhaltung in Siedlung und Land(wirt-)schaft. **Begründung**	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Wälder sind riesige Wasserspeicher. Eine 100-jährige Buche erzeugt bis zu 400 lt Wasser pro Tag! In Zeiten des Klimawandels äusserst wichtige Funktion.	
48806	SP Wattenwil 3665 Wattenwil	**Antrag / Bemerkung** C6 (Zielsetzungen, erster Punkt) Zielsetzungen Satz, wie folgt abändern: "Förderung einer wirtschaftlichen, vielseitigen, ausreichenden Energieversorgung, mit möglichst wenig Belastungen für Mensch und Umwelt." **Begründung** Die Gesundheit des Mensch spielt bei dieser Problematik eine Rolle.	**Bemerkung** In den Zielsetzungen wird die Förderung einer umweltschonenden Energieversorgung genannt, was neben der Natur auch die menschliche Gesundheit miteinschliesst. Eine grundsätzliche Überprüfung des Kapitels C6 ist im Rahmen des nächsten Richtplancontrollings vorgesehen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48805	SP Wattenwil 3665 Wattenwil	**Antrag / Bemerkung** C6 Abschnitt Herausforderungen (Bereich Telekommunikation…) Am Ende des Abschnitts den Satz einfügen: "Gesundheitliche Aspekte sind zu berücksichtigen." **Begründung** Neue Technologien sind nicht unbestritten.	**Bemerkung** In den Zielsetzungen wird die Förderung einer umweltschonenden Energieversorgung genannt, was neben der Natur auch die menschliche Gesundheit miteinschliesst. Eine grundsätzliche Überprüfung des Kapitels C6 ist im Rahmen des nächsten Richtplancontrollings vorgesehen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48680	SP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** C6 Auf die Auswirkungen des Klimawandels reagieren: Den Begriff "Atomkraftwerke" streichen. **Begründung** Der Ausstieg aus der Atomenergie ist beschlossene Sache. Mühleberg als einziges Berner AKW befindet sich im Rückbau.	**Beurteilung** berücksichtigt
48920	Einwohnergemeinde Burgdorf Baudirektion	**Antrag / Bemerkung** C6 Auf die Auswirkungen des Klimawandels reagieren: Den Begriff "Atomkraftwerke" streichen. **Begründung** Der Ausstieg aus der Atomenergie wurde in Burgdorf schon vor langer Zeit beschlossen und Mühleberg als einziges Berner AKW befindet sich im Rückbau.	**Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Daher Streichen des Begriffes „Atomkraftwerke“	
48387	Köniz	**Antrag / Bemerkung** C6 Energie, Telekommunikation und Post, Zielsetzung C65, S. 14: Ergänzung: Die Wärmeerzeugung in siedlungsnahen Landwirtschaftsbetrieben soll aktiv gefördert werden. **Begründung** Besonders in siedlungsnahen Landwirtschaftsbetrieben besteht die Chance der Versorgung von Siedlungen mit einheimischen, erneuerbaren Energieträgern. Dazu sollen die Möglichkeiten für die Produktion von Wärme auf dem landwirtschaftlichen Betrieb vereinfacht werden.	**Bemerkung** Die Nennung einzelner Energienutzungen entspricht nicht der Flughöhe der hier genannten Zielsetzungen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
47168	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** C6: Ergänzung resp. Korrektur mit den Zielen des Klimaartikels in der Verfassung: das Ziel bis 2050 ist nicht 1 t CO2 pro Kopf, sondern Null. **Begründung** Die Ziele wurden ausserhalb des Richtplans verschärft. Sie müssen im Richtplan korrigiert werden.	**Bemerkung** Die Aussage in C6 widerspricht dem Klimaschutzartikel nicht. Kanton und Gemeinden sind gestützt auf Art. 31a KV zum Klimaschutz verpflichtet und leisten im Rahmen ihrer Kompetenzen den erforderlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050. Die geforderten Präzisierungen werden im Rahmen des nächsten Richtplancontrollings geprüft. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48035	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** C65 : il faut être plus ambitieux en termes de production. Il faut également reconnaître et autoriser les paysages énergétiques avec tous les renouvelables : champs solaire PV et parcs éoliens. C'est déjà le cas aujourd'hui au Grimsel ou au Wohlensee, par exemple. **Justification** L'éolien est une technologie qui emprunte le paysage pendant la durée d'exploitation du parc éolien (20-30 ans). C'est démonté en 2 semaines et le paysage revient comme avant sans impact. Tant qu'une région ou une commune importe de son énergie électrique, on doit pouvoir avoir un intérêt cantonal prépondérant de la production d'énergies renouvelables locales qui prime sur le	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l’accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d’une refonte de la thématique de l’énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		paysage et sur l'environnement selon des études et des standards actuels stricts.	
49027	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** C65: il faut être plus ambitieux en termes de production. Il faut également reconnaître et autoriser les paysages énergétiques avec tous les renouvelables: champs solaire PV et parcs éoliens. C'est déjà le cas aujourd'hui au Grimsel ou au Wohlensee, par exemple. **Justification** L'éolien est une technologie qui emprunte le paysage pendant la durée d'exploitation du parc éolien (20-30 ans). C'est démonté en 2 semaines et le paysage revient comme avant sans impact. Tant qu'une région ou une commune importe son énergie électrique, on doit pouvoir avoir un intérêt cantonal prépondérant de la production d'énergie renouvelables locales qui prime sur le paysage et sur l'environnement selon des études et des standards actuels stricts.	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
47170	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** C66: das Gasnetz ist zurückzubauen. **Begründung** Die heutige Gasnutzung kann nicht mit nachhaltigem (erneuerbarem) Gas erfolgen - dazu ist sie um mind. Faktor 2 (wenn nicht 3) zu hoch. Das Gasnetz muss zurückgebaut werden und sich auf die industrielle Nutzung konzentrieren. Die Energierichtpläne müssen rasch in Zusammenarbeit mit den Gemeinden überarbeitet werden.	**Bemerkung** Gemäss C66 sind neue grössere Vorhaben zur Gasversorgung ausserhalb von bereits mit Gas erschlossenen Gebieten bereits nur noch eingeschränkt möglich. Der Kantonale Richtplan schafft die Rahmenbedingungen zur Nutzung der verschiedenen Energieträger. Der Ausschluss einzelner Energietträger oder Vorgaben zum Rückbau bestehender Infrastrukturen sind nicht vorgesehen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49445	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Kapitel C5 muss mit den folgenden Punkten im Bereich ADT ergänzt werden: - Planerische Eigenversorgung und -entsorgung des Kantons - Grundsatz der regionalen Ver- und Entsorgung - Nationales Interesse an der ausreichenden regionalen Ver- und Entsorgung - Ziel der Sicherung ausreichender Abbau- und Deponiereserven für die nächsten 30-45 Jahre	**Bemerkung** Das Kapitel C52 ist mit Verweis auf die Ziele des Sachplans ADT ergänzt worden. **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		- Haushälterischer Umgang mit den natürlichen Kiesressourcen - Optimierung der Materialtransporte - hohe Bedeutung der Materialgewinnung und -entsorgung für die Wirtschaft. **Begründung** Im Kapitel C fehlen genauere Ausführungen zum Thema ADT. Obwohl der Einfluss von Materialabbau auf Raum und Umwelt erheblich ist, sind die Inhalte dazu unvollständig und nicht abschliessend vorhanden. Die Stellungnahme des KSE muss diesbezüglich umfassend zu Kenntnis genommen werden und Änderungen sowohl im Strategieteil als auch in den dazugehörigen Massnahmenblätter sind vorzunehmen.	
47163	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Konzept der ESP ist grundsätzlich zu überprüfen. **Begründung** Die Entmischung von Arbeiten und Wohnen hat kritische Auswirkungen auf die Umwelt. Sie führt zu "Städten der langen Wege" - also langen Pendlerdistanzen. Dass Zonen mit sehr guter öV-Erschliessung für Arbeitszonen genutzt werden ist indes weiterhin zielführend. Für Zonen mit Industrie und Gewerbe ist eine räumliche Trennung teils auch weiterhin sinnvoll.	**Bemerkung** Im Rahmen des Richtplancontrollings 2016 wurden die Voraussetzungen geschaffen, um an besonders zentralen und hervorragend erschlossenen ESP-Standorten eine Nutzungsdurchmischung zu ermöglichen. Zu diesem Zweck werden im Massnahmenblatt C_04 diejenigen ESP, explizit bezeichnet, die sich auch für eine Wohnnutzung eignen, und konkrete Anforderungen für die Zulassung zusätzlicher Wohnnutzung im Vergleich zur rechtskräftigen Planung in diesen ESPs festgelegt. Die bisherige Ausrichtung des ESP-Programms bleibt jedoch auch in den Standorten, welche sich für die Wohnnutzung eignen, bestehen; ESPs dienen iprimär der Ansiedlung von Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48939	Einwohnergemeinde Oberwil i.S.	**Antrag / Bemerkung** Das Wort "wirtschaftlich" (C43) ist nicht zu streichen. **Begründung** «wirtschaftlich» wurde zugunsten «klimaangepasster» gestrichen. Eine wirtschaftlich nachhaltige Waldbewirtschaftung ist jedoch unerlässlich, um überhaupt noch eine solche zu gewährleisten.	**Bemerkung** Ein nachhaltiger Waldaufbau beinhaltet per Definition auch die wirtschaftliche Komponente. Die Streichung des Worts "wirtschaftlich" bedeutet keine Minderung der Wirtschaftlichkeit, sondern eine Integration aller weiteren Nachhaltigkeitsdimensionen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48034	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Décentralisation de la production en Suisse : il faut mettre dans le canton de Berne lui-même. **Justification** Tous les potentiels sont possibles dans le canton de Berne.	**Remarque** Dans le canton de Berne, l'approvisionnement en énergie est décentralisé. **Évaluation** Prise de connaissance
49007	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Décentralisation de la production en Suisse: il faut mettre dans le canton de Berne lui-même. **Justification** Tous les potentiels sont possibles dans le canton de Berne.	**Remarque** Dans le canton de Berne, l'approvisionnement en énergie est décentralisé. **Évaluation** Prise de connaissance
52002	KSE Bern Der Kantonale Kies- und Betonverband 3113 Rubigen	**Antrag / Bemerkung** Dem Bereich ADT ist im Kantonalen Richtplan eine eigenständige und stärkere Bedeutung zuzumessen. Falls notwendig ist der Sachplan ADT entsprechend nachzuführen. **Begründung** Das Kapitel C5 Ver- und Entsorgung vermengt die Bereiche Wasserversorgung, Abfall- und Abwasserentsorgung sowie den Materialabbau. Während die ersten Aufgaben mehrheitlich von der öffentlichen Hand abgedeckt werden, liegt die Kiesversorgung in der Verantwortung der Privatwirtschaft. Das Kapitel richtet sich also an völlig unterschiedliche Akteure. So betreffen die mehrfach angesprochenen Herausforderungen bei der Finanzierung der Infrastrukturen nur die Gemeinden. Die einzelnen Bereiche sind sehr unterschiedlich gelagert und weisen nur wenig Gemeinsamkeiten auf. Durch das Zusammenpacken in einem einzigen Kapitel verliert das Ganze an Klarheit, wirkt beliebig und unbedeutend und beinhaltet einen grossen Interpretationsspielraum, welche Festlegungen für die einzelnen Bereiche überhaupt zutreffen und welche nicht. Das Kapitel ist zudem sehr unübersichtlich gestaltet. Es kommt als lose Aufzählung daher und weist keine logische Struktur auf. Die Festlegungen für die einzelnen Bereiche sind zerstreut und müssen zusammengesucht werden. Um mehr Klarheit im Kapitel zu schaffen, sind die einzelnen Bereiche, v.a. aber der Bereich ADT, separat zu behandeln. Ein eigenständiges Kapitel (möglich wäre aus	**Bemerkung** Die Hinweise werden gegebenenfalls im Rahmen der nächsten Überarbeitung geprüft. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		unserer Sicht allenfalls auch ein eigenes Unterkapitel) würde neben einer differenzierten Behandlung auch eine bessere Wahrnehmung und eine grössere Bedeutung des ADT-Bereichs mit sich bringen, was angemessen und im Grunde bereits wegen des umfangreichen Sachplans ADT angezeigt wäre. Die Versorgungssicherheit mit Gesteinskörnungen und Deponieraum hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung, da die Bauwirtschaft und damit auch das Entwicklungspotenzial des Kantons Bern direkt davon abhängen.	
52001	KSE Bern Der Kantonale Kies- und Betonverband 3113 Rubigen	**Antrag / Bemerkung** Dem Bereich ADT ist im Kantonalen Richtplan eine eigenständige und stärkere Bedeutung zuzumessen. Falls notwendig ist der Sachplan ADT entsprechend nachzuführen. **Begründung** Das Kapitel C5 Ver- und Entsorgung vermengt die Bereiche Wasserversorgung, Abfall- und Abwasserentsorgung sowie den Materialabbau. Während die ersten Aufgaben mehrheitlich von der öffentlichen Hand abgedeckt werden, liegt die Kiesversorgung in der Verantwortung der Privatwirtschaft. Das Kapitel richtet sich also an völlig unterschiedliche Akteure. So betreffen die mehrfach angesprochenen Herausforderungen bei der Finanzierung der Infrastrukturen nur die Gemeinden. Die einzelnen Bereiche sind sehr unterschiedlich gelagert und weisen nur wenig Gemeinsamkeiten auf. Durch das Zusammenpacken in einem einzigen Kapitel verliert das Ganze an Klarheit, wirkt beliebig und unbedeutend und beinhaltet einen grossen Interpretationsspielraum, welche Festlegungen für die einzelnen Bereiche überhaupt zutreffen und welche nicht. Das Kapitel ist zudem sehr unübersichtlich gestaltet. Es kommt als lose Aufzählung daher und weist keine logische Struktur auf. Die Festlegungen für die einzelnen Bereiche sind zerstreut und müssen zusammengesucht werden. Um mehr Klarheit im Kapitel zu schaffen, sind die einzelnen Bereiche, v.a. aber der Bereich ADT, separat zu behandeln. Ein eigenständiges Kapitel (möglich wäre aus unserer Sicht allenfalls auch ein eigenes Unterkapitel) würde neben einer differenzierten Behandlung auch eine bessere Wahrnehmung und eine grössere Bedeutung des ADT-Bereichs mit sich bringen, was angemessen und im Grunde bereits wegen des umfangreichen	**Bemerkung** Die Hinweise werden gegebenenfalls im Rahmen der nächsten Überarbeitung geprüft. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Sachplans ADT angezeigt wäre. Die Versorgungssicherheit mit Gesteinskörnungen und Deponieraum hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung, da die Bauwirtschaft und damit auch das Entwicklungspotenzial des Kantons Bern direkt davon abhängen.	
49210	Berner Bauern Verband 3072 Ostermundigen	**Antrag / Bemerkung** Der Landwirtschaft gebührt eine Vorrangstellung im Bereich Wassernutzung und Wasserzugang. **Begründung** Um die Nahrungsmittelproduktion und damit die Ernährungssicherheit zu gewährleisten, ist die Nutzung Wasser unabdingbar. Dieses limitierte Gut muss mit Bedacht eingesetzt werden. Dazu soll ein Gesamtkonzept den Punkten Wasserhaushalt, Hydrologie, Speicherung, Nutzung, usw. erarbeitet werden. Die Landwirtschaft muss nach der Trinkwassernutzung noch vor der Energiegewinnung priorisiert werden.	**Bemerkung** Die verlangte Priorisierung der Wassernutzung kann nicht im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassungen erfolgen. Der Kanton Bern verfügt hierzu über eine Wasserstrategie, die in den kommenden Jahren überarbeitet werden soll. Eine entsprechende Priorisierung müsste in diesem Rahmen diskutiert werden. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
52000	KSE Bern Der Kantonale Kies- und Betonverband 3113 Rubigen	**Antrag / Bemerkung** Die Anpassungen bei den Standorten in den Massnahmenblättern C_14 und C_15 nehmen wir zur Kenntnis und kommentieren diese nicht. Unsere Anregungen sind grundsätzlicher Art: Wir wünschen uns Anpassungen beim Richtplantext, namentlich beim Kapitel C5 sowie bei der inhaltlichen Ausrichtung des Massnahmenblatts C_14. Diese Anpassungen zielen auf eine Stärkung des Sachbereichs ADT hin, der einen wichtigen Beitrag zur Landesversorgung leistet und dessen Bedeutung im Kantonalen Richtplan nicht adäquat abgebildet ist. Die Realisierung von Abbau- und Deponieprojekten ist eine zunehmend schwierige Aufgabe. Dies zeigt sich eindrücklich in der Ablagerung von sauberem Aushub, resp. Auffüllung der Materialabbaustellen, wo teilweise massive Versorgungsengpässe bestehen, die sich nur sehr schwierig beseitigen lassen. Das Gleiche droht auch beim Materialabbau. Die richtige Platzierung das Sachbereichs ADT im Kantonalen Richtplan ist eine wichtige Massnahme zur Behebung dieser Problematik, denn sie ermöglicht eine bessere Stellung der Abbau- und Deponieplanungen in den Interessenabwägungen und führt zu mehr Rechtssicherheit.	**Bemerkung** Das Kapitel C52 ist mit Verweis auf die Ziele des Sachplans ADT ergänzt worden. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Unsere Anträge sind mit der Richtplan-Überarbeitung 2022 umzusetzen und dürfen nicht weiter aufgeschoben werden. **Begründung** Wir möchten darauf hinweisen, dass wir bereits 2010, 2014, 2016 und 2018 analoge Anträge gestellt haben, doch leider ohne Erfolg und inhaltliche Prüfung. Im Rahmen der Richtplananpassungen 2020 ging das AGR aus formellen Gründen nicht auf unser Anliegen ein und verwies auf die Prüfung im Rahmen der Planungserklärungen des Grossen Rats (Mitwirkungsbericht vom 18. August 2021). Eine weitere diesbezügliche Prüfung erachten wir als unnötig, da für uns eindeutig ein Mangel vorliegt, der möglichst rasch behoben werden sollte. Wir haben auch im Sommer 2022 anlässlich eines Gesprächs mit der DIJ-Direktorin Frau Evi Allemann vorgebracht, der Richtplan müsse die wichtigsten Inhalte des Sachplans ADT übernehmen bzw. selber vorgeben. Kapitel C5 ist demnach jetzt mit den Richtplananpassungen 2022 umzustrukturieren und zu ergänzen. Gemäss Ihren eigenen Vorgaben erfolgt alle vier Jahre ein Wirkungscontrolling auf der Ebene der Strategien. Das Jahr 2022 ist dafür vorgesehen. Für eine Anpassung des Kapitels C5 spricht auch, dass die vorliegende Richtplananpassung bereits diverse andere Ergänzungen des Strategieteils enthält. Gerne erwarten wir eine fundierte Auseinandersetzung mit unseren Anträgen, welche zum Ziel haben, die Bedeutung des Sachbereichs ADT im Kantonalen Richtplan richtigzustellen und eine Gleichbehandlung mit den Abfallanlagen zu erreichen. Dies, damit die ADT-Projekte, welche die Ver- und Entsorgung des Kantons sicherstellen sollen, auf dem hindernisreichen Weg zu den Bewilligungen auf guter Basis gestartet werden können. Bei Fragen oder für ein klärendes Gespräch stehen wir gerne zur Verfügung.	
47164	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Auswirkungen auf den Klimawandel sind ebenfalls zu untersuchen. **Begründung** Tourismus hat grosse Auswirkungen auf das Klima - besonders die Anreisen können hohe Emissionen bewirken. Der	**Bemerkung** Wird bei der Weiterentwicklung des Kantonalen Richtplanes berücksichtigt werden. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Tourismus ist auf Reisende mit Anreisedistanzen, die wenig CO2-Emissionen verursachen, zu fokussieren.	
48956	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Auswirkungen auf die Klimaerwärmung sind in allen Aspekten zu berücksichtigen und auch Tourismus, Landwirtschaft, etc. darauf auszurichten. **Begründung** Die Klimaerwärmung bedingt eine Anstrengung in allen Bereichen.	**Bemerkung** Wird bei der Weiterentwicklung des Kantonalen Richtplanes berücksichtigt werden. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
46244	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Entwicklungsschwerpunkte sind unter dem Aspekt der Klimaverträglichkeit zu beurteilen. **Begründung** Projekte, die nicht den Zielen des Klimaartikels entsprechen, sind wegzulassen.	**Bemerkung** Die Strategie verfolgt bei Entwicklungsschwerpunkten u.a. die Ziele der Raumordnungs-, Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik aufeinander abzustimmen, was den Aspekt der Klimaverträglichkeit nicht ausschliesst. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
52003	KSE Bern Der Kantonale Kies- und Betonverband 3113 Rubigen	**Antrag / Bemerkung** Die folgenden wichtigen Ziele und Grundsätze im Bereich ADT sind in Kapitel C5 aufzunehmen: − Planerische Eigenversorgung und -entsorgung des Kantons − Grundsatz der regionalen Ver- und Entsorgung − Nationales Interesse an der ausreichenden regionalen Ver- und Entsorgung − Ziel der Sicherung ausreichender Abbau- und Deponiereserven für die nächsten 30 – 45 Jahre − Haushälterische Umgang mit den natürlichen Kiesressourcen − Optimierung der Materialtransporte − Hohe Bedeutung der Materialgewinnung und -entsorgung für die Wirtschaft. **Begründung** Die heutige Fassung des Kapitels C5 verweist betreffend die Zielsetzungen auf den Sachplan ADT. Dies genügt nicht. Der Kantonale Richtplan geht als erstrangiges strategisches Planungsinstrument des	**Bemerkung** Das Kapitel C52 ist mit Verweis auf die Ziele des Sachplans ADT ergänzt worden. **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Kantons dem Sachplan ADT vor. Als Führungsinstrument des Regierungsrats, das die kantonalen Interessen und Ziele aufzeigt, muss der Kantonale Richtplan die wichtigen Stossrichtungen im Bereich ADT unter Kapitel C5 selbst vorgeben. Die kantonale Vorsorgepolitik ist raumwirksam i.S.v. Art. 8 Abs. 1 Bst. b RPG und von kantonalem Interesse. Der Kantonale Richtplan muss deshalb die oben aufgeführten Ziele und Grundsätze des ADT-Bereichs zwingend als eigene Festlegungen aufführen. Mit Genehmigung durch den Bund werden diese Ziele überdies gestärkt und erhalten die ihnen gebührende Bedeutung.	
46248	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Diese Formulierung mit "Fernziel" muss präzisiert werden: "Bis im Jahre 2035 soll das Ziel der 4000-Watt-Gesellschaft und als Fernziel die 2000-Watt-Gesellschaft und eine Klimagasemission von maximal 1 Tonne CO2 pro Person erreicht werden." **Begründung** Wenn der Kanton Bern bis 2050 klimaneutral sein soll, dann kann die 2000-Watt-Gesellschaft kein Fernziel mehr sein und maximal eine Tonne CO2 pro Person muss dann sehr konkret vor 2050 realisiert sein.	**Bemerkung** Die Aussage in C6 widerspricht dem Klimaschutzartikel nicht. Kanton und Gemeinden sind gestützt auf Art. 31a KV zum Klimaschutz verpflichtet und leisten im Rahmen ihrer Kompetenzen den erforderlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050. Die geforderten Präzisierungen werden im Rahmen des nächsten Richtplancontrollings geprüft. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
47169	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Energieversorgung: ein neuer Abschnitt über die Energieproduktion ist notwendig. **Begründung** Neu sind Solaranlagen auch neben Gebäuden erlaubt (Agri-PV, alpine PV-Anlagen, PV-Anlagen auf Stauseen). Dies muss auch im bernischen Richtplan abgebildet werden. Die räumliche Planung solcher Anlagen ist die aktuell eine der grössten und wichtigsten Aufgabe der Richtplanung.	**Bemerkung** Aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen und dem Fokus auf die erneuerbaren Energien ist der Handlungsbedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung des Kantonalen Richtplanes bezüglich Energie erkannt und in Vorbereitung für zukünftige Richtplananpassungen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
49540	Bergregion Obersimmental-Saanenland 3777 Saanenmöser	**Antrag / Bemerkung** Ergänzung C31: «... unterstützt der Kanton die Schaffung von Intensiv- und Extensiverholungsgebieten ...» **Begründung** Ergänzung durch verschiedene Arten von Erholungsgebieten.	**Bemerkung** Der Kantonale Richtplan sieht nur eine Art von Erholungsgebiet vor: Die Intensiverholungsgebiete (Massnahmenblatt C_23). Der Vorschlag wird aber für zukünftige grundlegende Überarbeitungen vorgemerkt. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
50202	aeebern Oraganisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Für die Nutzung der Ressourcen Wasser, Wind, Geothermie, Biomasse und Solar erwarten wir einen proaktiven Umgang der Lösungen ermöglicht. Wir müssen heute rasch und unkompliziert zu neuen Lösungen kommen: so sollen z.B. Versuchsanlagen mit minimalen Vorgaben oder sogar bewilligungsfrei ermöglicht werden können. Der Kanton Wallis zeigt, wie das mit alpinen Solarkraftwerken funktionieren kann. Im Kanton Zürich sehen wir, wie Power-to-X Gestalt annehmen kann mit Unterstützung des Kantons. **Begründung** -	**Bemerkung** Aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen und dem Fokus auf die erneuerbaren Energien ist der Handlungsbedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung des Kantonalen Richtplanes bezüglich Energie erkannt und in Vorbereitung für zukünftige Richtplananpassungen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
48084	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Grundsätzliche Kritik am Verzicht auf eigenes Strategiekapitel zum Klimawandel und an der Beschränkung der Anpassungen weitgehend nur auf Anpassung an den Klimawandel und nicht an Vermeidung (Mitigation). **Begründung** Die in den Erläuterungen erwähnten «Anlässe» für die Anpassungen verlangen u.a. Masterplan Klima bzw. Massnahmen gegen den Klimawandel – und nicht nur Anpassungsstrategien….	**Bemerkung** Kanton und Gemeinden sind zum Klimaschutz verpflichtet (Art. 31a KV). Der Kanton setzt demgemäss mit verschiedenen Instrumenten (z.B. Gesamtmobilitätsstrategie, Richtplan) auf Massnahmen zum Klimaschutz (Mitigation) und zur Anpassung an den Klimawandel (Adaption). **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49521	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Im Teil C6 wird unter "Herausforderungen" das Emissionsziel im Abschnitt "Gesamtenergieverbrauch senken und einheimische erneuerbare Energien fördern" auf den aktuellen Stand gebracht. **Begründung** Es gilt das Emissionsziel "Netto Null" bis 2050.	**Bemerkung** Die Aussage in C6 widerspricht dem Klimaschutzartikel nicht. Kanton und Gemeinden sind gestützt auf Art. 31a KV zum Klimaschutz verpflichtet und leisten im Rahmen ihrer Kompetenzen den erforderlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050. Die geforderten Präzisierungen werden im Rahmen des nächsten Richtplancontrollings geprüft. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48510	"Freundinnen und Freunde des Könizbergwaldes" Petitionskomitee mit 11 Mitgliedern 3097 Liebefeld	**Antrag / Bemerkung** Kapitel Zielsetzungen folgenden Satz ergänzen: Der Wald soll in seiner Fläche und Qualität erhalten bleiben. Das geschieht durch eine schonende und nachhaltige Waldbewirtschaftung, die seine Vitalität	**Bemerkung** (Wir gehen davon aus, dass das Kapitel Zielsetzungen unter C4 gemeint ist.) **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		und Resilienz fördert. Zudem sollen koordinierte Schutzzonen für Wälder eingerichtet werden, die alt werden dürfen (Holzschlagverbot). **Begründung** Mit der heutigen industriellen Forstwirtschaft werden unsere Wälder vor allem im Mittelland, die wir ebenso dringend brauchen wie die Schutzwälder im Berggebiet, in ihren Funktionen massiv geschwächt. Denn die Wälder sind schon durch den Klimawandel und den Stickstoffeintrag im Boden massiv unter Druck. Nur durch schonende Bewirtschaftung können die Wälder in ihrer Qualität erhalten bleiben und gestärkt werden. Dazu sollen mehr Schutzzonen eingerichtet werden, in denen sich die Wälder natürlich entwickeln können.	
47165	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Landwirtschaft: Als weitere Herausforderung sollen die Auswirkungen auf den Klimawandel genannt werden **Begründung** Nicht nur die Auswirkungen des Klimawandels auf die Landwirtschaft, sondern auch die Auswirkungen der Landwirtschaft auf den Klimawandel sind zu nennen und beschreiben. Diese haben auch einen räumlichen Bezug: während in Hügel- und Berggebieten Nutztierhaltung alternativlos ist, ist in den flacheren, intensiv genutzten Zonen die Produktion von Nahrung, die direkt auf die Teller kommen, sinnvoll. Dies ist in C41 zu ergänzen.	**Bemerkung** In Verbindung von C41 mit den Zielen im Strategiekapitel E wird dem Aspekt Rechnung getragen. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
49005	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Le canton de Berne souhaite qu'à l'avenir la production et la consommation d'énergie répondent aux exigences du développement durable. Il faut être plus explicite et optimiste. Il faut développer toutes les énergies renouvelables (hydro, éolien, solaire PV, biomasse, géothermie, etc.) partout où cela est possible et que cela fait du sens. Le canton de Berne peut augmenter sa production indigène d'énergies renouvelables. Chaque région peut devenir auto productrice et même exportatrice. **Justification**	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l’accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d’une refonte de la thématique de l’énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Le canton de Berne a le meilleur potentiel avec VD pour l'énergie éolienne sur son sol. Il doit pleinement jouer son rôle de canton phare pour la SE2050 et le virage climatique. Il est pionnier avec le parc éolien de Mont-Crosin. L'énergie éolienne produit à 2/3 en hiver. C'est très intéressant et complémentaire à l'hydraulique et au solaire PV. Éolien et solaire PV peuvent remplacer le ruban du nucléaire ! Avec la pénurie d'énergie qui s'annonce et la forte hausse des prix, il faut permettre des éoliennes uniques pour l'autoconsommation d'une usine ou d'une fabrique selon l'art. 24 LAT.	
48033	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Le canton de Berne souhaite qu'à l'avenir la production et la consommation d'énergie répondent aux exigences du développement durable. Il faut être plus explicite et optimiste. Il faut développer toutes les énergies renouvelables (hydro, éolien, solaire PV, biomasse, géothermie, etc) partout où cela est possible et que cela fait du sens. Le canton de Berne peut augmenter sa production indigène d'énergies renouvelables. Chaque région peut devenir auto-productrice et même exportatrice. **Justification** Le canton de Berne a le meilleur potentiel avec VD pour l'énergie éolienne sur son sol. Il doit pleinement jouer son rôle de canton phare pour la SE2050 et le virage climatique. Il est pionnier avec le parc éolien de Mont-Crosin. L'énergie éolienne produit à 2/3 en hiver. C'est très intéressant et complémentaire à l'hydraulique et au solaire PV. Éolien et solaire PV peuvent remplacer le ruban du nucléaire ! Avec la pénurie d'énergie qui s'annonce et la forte hausse des prix, il faut permettre des éoliennes uniques pour l'autoconsommation d'une usine ou d'une fabrique selon l'art 24 de la loi LAT.	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l’accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d’une refonte de la thématique de l’énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
48668	Region Oberaargau Geschäftsstelle 4900 Langenthal	**Antrag / Bemerkung** Massnahme C_21, 1. Aufzählung: Der 2. Satz "Sie (die Windenergieanlagen) sind an geeigneten Standorten zu Windpärken mit mindestens 3	**Bemerkung** Es geht in diesem Zusammenhang nicht bloss um die wirtschaftliche Effizienz, sondern auch um das Konzentrationsprinzip aus Sicht Landschaftsschutz (siehe auch Planungsgrundsatz P1 Konzept Windenergie des Bundes). Zudem sind Ausnahmen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Windturbinen zusammen zu fassen" ist ersatzlos zu streichen. **Begründung** Die heutige technologische Entwicklung von Windenergieanlagen macht eine solche Forderung obsolet, respektive wirkt sogar negativ (weil wirtschaftlich kontraproduktiv) für die Erstellung solcher Anlagen. Heute erzeugt bereits eine einzige Anlage ein Mehrfaches an Strom von Windpärken zu einer Zeit, wo dies im KRP so aufgenommen wurde.	möglich. Bei der geplanten Überarbeitung des Massnahmenblattes C_21 wird der Vorschlag berücksichtigt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49359	Berner Waldbesitzer BWB 3012 Bern	**Antrag / Bemerkung** Satz "Einzelne wichtige Baumarten werden in tieferen Lagen ausfallen" streichen. **Begründung** Die Auswirkung des Klimawandels auf die Verbreitung der Baumarten ist ungewiss und eine abschliessende Aussage ist daher unseriös. Die Aussage, dass sich die Verbreitung der Baumarten aufgrund des Klimawandels verschieben wird, ist ausreichend.	**Bemerkung** Die Streichung von "möglicherweise" wird wieder rückgängig gemacht. Neu heisst es: "Einzelne wichtige Baumarten werden möglicherweise in tieferen Lagen ausfallen." Die Auswirkungen des Klimawandels sind in der Tat zu einem grossen Teil noch ungewiss. Gewisse Trends sind allerdings zu erkennen, so hat sich schon heute in gewissen Gegenden gezeigt, dass Baumarten zeitweise auf grosser Fläche ausfallen. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
46242	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter Herausforderungen ist der Fuss- und Veloverkehr explizit zu erwähnen: "Für Standorte von kantonaler Bedeutung koordiniert sie aktiv die Investitionsvorhaben der öffentlichen Hand in den Bereichen FUSS- UND VELOVERKEHR, Strassenbau, öffentlicher Verkehr, Standortpromotion und Parkierung, stimmt sie aufeinander ab und stellt -wo nötig- vorausschauend den Interessenausgleich her." **Begründung** Viel zu oft geht der Fuss- und Veloverkehr vergessen. Deswegen soll er hier explizit erwähnt werden.	**Beurteilung** berücksichtigt
48846	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Ziel C_55: Die Verbesserung des Wassermanagements und der Klimaresilienz unterstützen wir. Zudem schlagen wir vor, bei diesem Ziel den neuen Begriff «Schwammstadt» aufzunehmen und bitten, die	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und den Aspekt in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		entsprechenden Ergänzungen anzubringen. **Begründung** Die Erhöhung der Wasserspeicherfähigkeit und Entsiegelung von Flächen in Siedlungen ist wichtig. Allerdings müssen künftig Wasserspeicherflächen besser in den Siedlungskontext integriert und als nutzbarer Teil des Aussenraums gestaltet werden.	
48665	Region Oberaargau Geschäftsstelle 4900 Langenthal	**Antrag / Bemerkung** Zielsetzungen C11: Von der wirtschaftspolitischen Bedeutung her ist die Stadt Langenthal von der strategischen Lage im Kanton als kantonales Zentrum (Stufe 2) aufzunehmen. **Begründung** Die ROA mit Langenthal als Zentrum ist der einzige kantonale wirtschaftliche "Brückenkopf" zu den direkt angrenzenden 3 Kantonen und steht in hoher wirtschaftlicher Konkurrenz zu diesen. Einmal mehr wird festgestellt, dass der KRP insbesondere der Bedeutung der wirtschaftlichen Entwicklungspriorität im Nordosten des Kantons als dessen Schnittstelle im zentralen Mittelland nicht die angemessene strategische Bedeutung zumisst. Dabei sollte im Vergleich zu Biel und Thun (als Begründung für eine Aufnahme dagegen) nicht in erster Linie deren Bevölkerungszahl, sondern deren Wirtschaftskraft/Kopf als Massstab gelten, welche z.B. im Vergleich zum Thun/Oberland deutlich höher ist. Auch räumlich unterschiedliche Werte von Siedlungsdichten dürfen unter dem Aspekt von Kapitel C (Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen) keinen massgeblichen Klassifizierungsgrund für eine Nichtaufnahme darstellen.	**Bemerkung** Biel (~55'600 Einwohner & 25'900 Arbeitsplätze) und Thun (~43'700 Einwohner & 15'000 Arbeitsplätze) heben sich durch ihre Einwohner- und Arbeitsplatzzahl deutlich von den anderen, kleineren Städten im Kanton ab. Sie verfügen zudem über Zentrumsfunktionen, z.B. in den Bereichen Bildung, Soziales & Kultur. Würde die Wirtschaftskraft einer Gemeinde als Hauptkriterium beigezogen, so kämen weitere Gemeinden (auch ohne Zentrumsfunktionen), insbesondere mit einer im Vergleich zur Bevölkerungszahl hohen Arbeitsplatzdichte als kantonale Zentren in Frage. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48667	Region Oberaargau Geschäftsstelle 4900 Langenthal	**Antrag / Bemerkung** Zielsetzungen C55 Der zweite neu formulierte Satz "Auf allen Ebenen soll eine Prüfung und Entwicklung neuer Ansätze im Bereich des Wassermanagements stattfinden" ist zu präzisieren. **Begründung** Falls z.B. kantonsseitig beabsichtigt ist, dass neu auch auf regionaler Ebene	**Bemerkung** Die Thematik des Wassermanagements kann in Zusammenhang mit der klimagerechten Siedlungsstruktur von den Regionen in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) berücksichtig werden (vgl. MB D_11). Der Kanton beteiligt sich an den Aufwendungen der RGSK. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		entsprechende Aufträge und Arbeiten zu verrichten sind, wären dann entsprechende Leistungsaufträge zu definieren und zu finanzieren. Denn es kann nicht sein, dass in den Regionen immer neue Aufgaben zu erfüllen sind, ohne (oder nur durch Gemeindebeiträge) entsprechende personelle Ressourcen und Finanzen in diesen bereit zu stellen.	
50506	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Zu Kapitel C5 Ver- und Entsorgung Der Gemeinderat beantragt, die Thematik «Umgang mit dem Untergrund» im Zuge der nächsten Richtplan-Revision zu überprüfen. **Begründung** Der Gemeinderat weist auf die stetig zunehmende Bedeutung der Nutzungskonkurrenz im Untergrund hin. Im Richtplan gibt es hierzu bisher keine nähere Abhandlung. Nach Auffassung des Gemeinderats muss sich der Richtplan zu allen raumwirksamen Aufgaben, also auch zu denen im Untergrund äussern (z. B. Infrastrukturen zur Ver- und Entsorgung, untergrundbezogene Klimaanpassungsmassnahmen wie Baumpflanzungen, Retention etc.).	**Bemerkung** Wir werden eine Aufnahme der Nutzungsansprüche im Untergrund in einem nächsten Richtplancontrolling prüfen. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
Strategiekapitel D: Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten Richtplananpassungen' 22: Inhalte Klima und Umsetzung KLEK			
49473	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** "Auswirkungen der Klimaerwärmung" ändern und ergänzen zu neuer Formulierung: Auswirkungen der Klimakrise mit den Hitzeperioden und den Starkniederschlägen **Begründung** Die Klimaerwärmung ist vom Begriff her positiv konnotiert (wer hat es nicht gern warm?), wenn nicht die klar katastrophalen Folgen erwähnt werden, einerseits Hitze, andererseits Starkniederschläge.	**Bemerkung** In den Zielen wird der Begriff Klimaveränderung entsprechend Art. 31a KV verwendet. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
46249	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** D11 ist zu ergänzen:	**Bemerkung** vgl. Zielsetzung B61.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		"(...) Besondere Beachtung ist der Qualität der Bauzonen, der Verfügbarkeit sowie der bestehenden Infrastruktur und VERKEHRLICHEN Erschliessung MIT FUSS- UND VELOVERKEHR zu schenken." **Begründung** Die Qualität hängt entscheidend davon ab, wie viel von welchen Verkehrsträgern vor der Türe durchfahren.	**Beurteilung** nicht berücksichtigt
49474	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** D13 dito wie D11 **Begründung** analog D11	**Bemerkung** In den Zielen wird der Begriff Klimaveränderung entsprechend Art. 31a KV verwendet. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48514	"Freundinnen und Freunde des Könizbergwaldes" Petitionskomitee mit 11 Mitgliedern 3097 Liebefeld	**Antrag / Bemerkung** D2 Siedlungsqualität und öffentlicher Raum, Abschnitt Klimagerechte Siedlungsstruktur ergänzen: Grün- und Freiräume, umgebende Wälder, Nassflächen und Gewässer... **Begründung** Wälder in der Umgebung von Siedlungen sind wahre Klimaanlagen, den sie tauschen die warme Siedlungsluft gegen kühle und saubere Waldluft aus.	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und den Aspekt in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
46251	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** D22 ist so anzupassen, dass alle Menschen eingeschlossen werden, zum Beispiel so: "Der öffentliche Raum wird so gestaltet, dass alle Menschen - jeden Alters, jedes Geschlechts, aller Nationalitäten und mit speziellen Bedürfnissen - ihn gleichwertig in all seinen Funktionen sicher benutzen können." **Begründung** Wir begrüssen, dass dieser Aspekt aufgenommen wurde und danken dafür. Wir finden es wichtig, dass er noch ergänzt wird, damit wirklich alle eingeschlossen werden (gerne unsere vorgeschlagene Formulierung noch ergänzen).	**Bemerkung** Wir danken für den wohlwollenden Input. **Beurteilung** berücksichtigt
49323	VCS Sektion Bern	**Antrag / Bemerkung**	**Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	3011 Bern	Die Zielsetzung D22 wird umformuliert in: "Der öffentliche Raum wird so gestaltet, dass alle Menschen ihn gleichwertig in all seinen Funktionen sicher benutzen können." **Begründung** Es ist ironisch und stossend, dass ausgerechnet die Zielsetzung für einen diskriminierungsfreien Raum so diskriminierend formuliert ist. Die bestehende Formulierung schliesst nonbinäre Personen aus und grenzt Menschen mit Beeinträchtigungen in äusserst fragwürdiger Weise vom Rest der Bevölkerung ab (sind diese nicht auch Frauen, Männer, Kinder?). Aus unserer Sicht ist bei der Formulierung dieser unbestritten wichtigen Zielsetzung weniger mehr, weshalb auf die Benennung einzelner gesellschaftlicher Gruppen verzichtet werden soll.	berücksichtigt
49028	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Il faut un intérêt cantonal prépondérant pour la production d'énergies renouvelables locales. **Justification** Tant qu'une région ou une commune importe son énergie électrique, on doit pouvoir avoir un intérêt cantonal prépondérant de la production d'énergies renouvelables locales qui prime sur le paysage et sur l'environnement selon des études et des standards actuels stricts.	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
48037	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Il faut un intérêt cantonal prépondérant pour la production d'énergies renouvelables locales. **Justification** Tant qu'une région ou une commune importe de son énergie électrique, on doit pouvoir avoir un intérêt cantonal prépondérant de la production d'énergies renouvelables locales qui prime sur le paysage et sur l'environnement selon des études et des standards actuels stricts.	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
49314	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Im Abschnitt "Wohnqualität in zentralen Lagen steigern" werden die letzten drei Worte folgendermassen abgeändert: "Infrastruktur (insb. Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten für Güter des	**Bemerkung** Eine gesonderte Erwähnung ist nicht zielführend, da Infrastruktur beispielsweise auch die Nähe zu Bildungseinrichtungen/Schulen etc. umfasst.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		täglichen Bedarfs) und Anbindung an den öffentlichen Verkehr". **Begründung** In Bezug auf die Infrastruktur sind Einkaufsmöglichkeiten für Güter des täglichen Bedarfs zentral und sollen deshalb gesondert erwähnt werden. Die Erreichbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln über das Strassennetz ist in "zentralen Lagen" grundsätzlich kein Problem. Entsprechend soll nur der ÖV als limitierender Faktor genannt werden.	Auch die Erreichbarkeit mit ÖV ist i.d.R. an zentralen Lagen gegeben. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
46252	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** In den Zielsetzungen D21 bis D23 sollte an einem Ort die Verkehrsgestaltung ergänzt werden. **Begründung** Öffentliche Räume können nur eine hohe Aufenthaltsqualität bieten, wenn dort keine grossen und lärmigen Fahrzeuge verkehren.	**Bemerkung** Die siedlungsorientierten Strassenraumgestaltungen sind im Strategiekapitel B berücksichtig und Bestandteil der Gesamtmobilitätsstrategie 2022. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
46250	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter "Die Attraktivität der Siedlung erhalten und verbessern" ist der Aspekt des Verkehrs zu ergänzen. **Begründung** Öffentliche Räume können nur eine hohe Aufenthaltsqualität bieten, wenn dort keine grossen und lärmigen Fahrzeuge verkehren.	**Bemerkung** Die siedlungsorientierten Strassenraumgestaltungen sind im Strategiekapitel B berücksichtig und Bestandteil der Gesamtmobilitätsstrategie 2022. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49313	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter "Ortsplanungen" wird die Anpassung an den Klimawandel im Abschnitt "Ausgangslage" erwähnt und in einem eigenen Abschnitt bei den Herausforderungen behandelt. **Begründung** Die wenigen eingeschobenen Teilsätze zum Klimawandel werden der Problematik nicht gerecht.	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und den Aspekt ggf. in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
49321	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter "Siedlungsqualität und öffentlicher Raum" wird eine Herausforderung "Verkehrsemissionen nachhaltig reduzieren" ergänzt, in welcher das	**Bemerkung** Die 4V-Strategie ist Bestandteil der verbindlichen Gesamtmobilitätsstrategie 2022.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Problem benannt und die 4V-Strategie als Lösungsansatz behandelt wird. Zusätzlich wird eine neue Zielsetzung formuliert: "Die Beeinträchtigung der Siedlungsqualität durch den Verkehr wird auf Basis der 4V-Strategie mit nachhaltigen Massnahmen reduziert". **Begründung** Insbesondere der MIV ist heute vielerorts eine massive Beeinträchtigung der Siedlungsqualität. Das Problem muss deshalb auch in diesem Abschnitt gesondert behandelt werden.	**Beurteilung** nicht berücksichtigt
46901	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zum Strategieteil D2 Siedlungsqualität und öffentlicher Raum, Seite 3: Ergänzung der Herausforderung "Die Attraktivität der Siedlung erhalten und verbessern"; letzter Satz: Attraktiv gestaltete Aussenräume und eine gute Nutzungsdurchmischung "werten die umliegenden Siedlungen hinsichtlich ihre Lageklassen auf," fördern die Belebung (...). **Begründung** Attraktive Aussenräume verbessern die Aufenthaltsqualität, indem sie die Raumwahrnehmung verbessern, mehr Erholungs- und Rückzugsmöglichkeiten angeboten werden und negative Umwelteinflüsse (schlechte Luftqualität) vermindern. Dadurch werden die Siedlungen langfristig aufgewertet und erfahren eine Wertsteigerung.	**Bemerkung** Die Wertsteigerung von Siedlungen ist kein vorrangiges Ziel des Kapitels und nicht gleichzusetzten mit Siedlungsqualität. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
47060	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zum Strategieteil D2 Siedlungsqualität und öffentlicher Raum, Seite 3: Ergänzung der Herausforderung "Die Siedlungsqualität verbessern" mit einem dritten Aufzählungspunkt: Alte Industriegebiete (...). Dabei ist der Wahrung und sorgsamen Umnutzung der alten Baustruktur "sowie einer flächeneffizienten Erschliessung Rechnung zutragen." **Begründung** In Industriegebieten ist die Erschliessungsfläche für Anlieferung und Transporte grosser Mengen an Güter dimensioniert. Im Rahmen von Umstrukturierungen (Umnutzung) ist der Rückbau von nicht-sickerfähigen Belägen	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und den Aspekt ggf. in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		zu prüfen, um dem Hitzeinsel-Effekt entgegenzuwirken.	
46888	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zum Strategieteil D2 Siedlungsqualität und öffentlicher Raum, Seite 3: Ergänzung der Herausforderung "Die Siedlungsqualität verbessern": Neuer Aufzählungspunkt: Freiräume sind integral zu gestalten, um mit Nutzungsüberlagerungen Mehrwerte zu erzielen. **Begründung** Geordnete Nutzungsüberlagerungen haben ein grosses Potenzial im dichten Siedlungsgebiet. Zu unterschiedlichen Tageszeiten können so im gleichen Raum unterschiedliche Bedürfnisse befriedigt werden.	**Bemerkung** Ist in den Herausforderungen im Wesentlichen enthalten. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
46907	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zum Strategieteil D2 Siedlungsqualität und öffentlicher Raum, Seite 3f.: Ergänzung der Herausforderung "Klimagerechte Siedlungsstrukturen" Als Folge der Erwärmung (...). Grün- und Freiräume, "grosskronige Bäume (Kronenfläche)", Nassflächen und Gewässer, (...). **Begründung** Zu klimagerechten Siedlungsstrukturen können grosse Kronenflächen einen wichtigen Beitrag leisten. Einerseits steigt bei einer grösseren Kronenfläche die Kühlleistung des Baumes und andererseits wird die Aufenthaltsqualität für Raumnutzende gesteigert, indem mehr Schattenfläche zur Verfügung steht.	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und den Aspekt ggf. in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
46908	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zum Strategieteil D2 Siedlungsqualität und öffentlicher Raum, Seite 4: Ergänzung der Zielsetzung D23: Durch die Berücksichtigung von Kaltluftentstehungsgebieten, Durchlüftungsachsen, "offenem Gewässer im Siedlungsraum und der Förderung von Grünelementen" auf Basis der Klimakarte kann das Siedlungsklima optimiert und einer Verschlechterung des Siedlungsklimas während sommerlichen Hitzeperioden durch bauliche Massnahmen verhindert werden. **Begründung**	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und den Aspekt in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Nebst der Auskühlung des Siedlungskörpers durch nächtliche Durchlüftung tragen grüne und blaue Infrastruktur wesentlich zu einer verbesserten Siedlungsqualität bei. Deshalb bedarf es dieser Ergänzung in der Zielsetzung.	
46884	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zur Zielsetzung D12, Seite 32: Ergänzung: Einrichtungen für die alltäglichen Erholungs- und Freizeitnutzungen sind in die bestehende Siedlungsstruktur zu integrieren "und mit der frühzeitigen Raumsicherung von klimawirksamen Freiräumen abzustimmen". **Begründung** Die Abstimmung zwischen Freizeitnutzungen und raumwirksamen Klimamassnahmen birgt Potenzial für Synergien.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48384	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zur Zielsetzung D14, Seite 32: Ergänzung: Die Gefährdungskarte Oberflächenabfluss des Bundesamtes für Umwelt BAFU ist in die Gefahrenbeurteilung einzubeziehen. **Begründung** Die Gefährdungskarte Oberflächenabfluss kann betreffend Klima auch einen Hinweis und eine Hilfeleistung zu künftigen Planungen geben und hat somit Auswirkungen auf die Zielsetzungen A13g, A14e, C55 und D13	**Bemerkung** Die Gefährdungskarte Oberflächenabfluss stellt eine Hinweiskarte dar und hat keine Rechtsverbindlichkeit. Sie zeigt eine grobe Gesamtübersicht und kennzeichnet jene Gebiete, die bei seltenen bis sehr seltenen Ereignissen potenziell betroffen sind. Die geschätzte Wiederkehrperiode ist grösser 100 Jahre, das heisst, dass über lange Sicht gesehen ein solches Ereignis im Mittel seltener als einmal in hundert Jahren auftritt. Es ist nicht auszuschliessen, dass Oberflächenabfluss auch auf Flächen auftritt, die in der Karte als nicht betroffen erscheinen. Zur Planung von konkreten Schutzmassnahmen ist eine Plausibilisierung vor Ort erforderlich. Durch Überschwemmung aus Fliessgewässern und Seen betroffene Gebiete sind in der Karte nicht abgebildet und Schutzbauten, Strassenunterführungen oder beispielsweise Durchlässe in Bahndämmen wurden nicht berücksichtigt. Dies hat zur Folge, dass Auswirkungen von bereits realisierten Schutzmassnahmen auf der Karte nicht abgebildet werden. Daher ist eine verbindliche Umsetzungspflicht, resp. Behandlung im Rahmen einer Gefahrenbeurteilung, nicht sinnvoll. Die Gefährdungskarte Oberflächenabfluss ist als Hinweiskarte dienlich. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Strategiekapitel E: Natur und Landschaft schonen und entwickeln Richtplananpassungen' 22: Inhalte Klima und Umsetzung KLEK			
49553	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** "Konzept zur Artenförderung schaffen" im Vorgehen streichen **Begründung** Mit der Strategie Waldbiodiversität, dem Sachplan Biodiversität und den Vorgaben des Bundes aus der Programmvereinbarung Waldbiodiversität bestehen genügend Grundlagen. Der Mehrwert eines weiteren Konzepts ist nicht ersichtlich und führt zu unnötigen Kosten.	**Bemerkung** Der Bund hat eine Liste der National Prioritären Arten NPA erstellt. In dieser ist ersichtlich, für welche Arten u.a. der Kanton Bern einen Beitrag zu leisten hat. Die Liste umfasst mehrere Hundert "Berner Arten". Die Umsetzung muss deshalb etappiert und teilweise auch kritisch hinterfragt werden. Genau diese Grundlagen soll das Konzept liefern. Anhand klarer fachlicher Kriterien soll den Arten einer Prioritätenkategorie zugeordnet werden. Die Etappierung erfolgt auf der Grundlage dieser Prioritäten und der zur Verfügung stehenden Ressourcen (Personal, Finanzen). Zudem kann auch festgelegt werden, welche Fachstelle die Federführung innehat und welche anderen Akteure beizuziehen sind. Das Konzept dient so übergeordneten Planungen, wie z.B. Sachplan Biodiversität, Waldbiodiversitätskonzept etc. als Entscheidungsgrundlage. So können die vorhandenen Ressourcen möglichst effizient und effektiv sowie fachlich korrekt eingesetzt werden. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48515	"Freundinnen und Freunde des Könizbergwaldes" Petitionskomitee mit 11 Mitgliedern 3097 Liebefeld	**Antrag / Bemerkung** Artenvielfalt im Wald erhalten und fördern ergänzen. Obwohl seine Fläche stetig zunimmt, ist diese Vielfalt unter anderem durch die heutige industrielle Art der Waldbewirtschaftung stark bedroht. Die kantonale Waldpolitik und -praxis soll sich für den Erhalt des Ökosystems Wald und seinen Leistungen sowie der Erhalt der Arten und der genetischen Vielfalt einsetzen. Handlungsbedarf nach einer schonenden und nachhaltigen Waldbewirtschaftung besteht primär im Mittelland und hier vor allem bei dem Erhalt der Biodiversität, des Bodenschutzes und der Förderung von Alt- und Totholz. **Begründung**	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die forstwirtschaftliche Praxis des Kantons als grösster Waldbesitzer im Kanton Bern bedroht das Ökosystem Wald. Der Kanton betont immer wieder seine Vorbildfunktion, die er hier nicht einnimmt. "Ganze 90% der bedrohten Pilzarten wachsen im Wald. Dieser Trend häng damit zusammen, dass die grösste Bedrohung für die Vielfalt der Pilz von der modernen Forstwirtschaft ausgeht und nicht vom Klimawandel" (Studie aus Nordschweden Clemmensen K. et al (2013) Roots and associated fungi drive long-term carbon sequestration in boreal forest.Science 1615-1618.ddoi: 10.1126/science.1231923.)	
49030	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Aucune priorité ne peut être accordée au paysage tant que les unités de productions éoliennes pour sa production de courant d'hiver n'auront été largement réalisées. **Justification** La qualité de vie et l'économie sont deux facteurs très importants pour la population. Le paysage est le reflet des activités humaines.	**Remarque** Les adaptations apportées au chapitre E de la stratégie n'empêchent pas la réalisation d'éoliennes. **Évaluation** Prise de connaissance
48038	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Aucune priorité ne peut être accordée au paysage tant que les unités de productions éoliennes pour sa production de courant d'hiver n'auront été largement réalisées. **Justification** La qualité de vie et l'économie sont deux facteurs très importants pour la population. le paysage est le reflet des activités humaines.	**Remarque** Les adaptations apportées au chapitre E de la stratégie n'empêchent pas la réalisation d'éoliennes. **Évaluation** Prise de connaissance
48850	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Die Beachtung einer qualitätsvollen Landschaftsentwicklung und die optimale Integration des Kantonalen Landschaftsentwicklungskonzeptes KLEK im Kantonalen Richtplan erhöht den Stellenwert der Landschaft in der räumlichen Interessenabwägung (Ziel E16). Für eine ausgewogenere räumliche Betrachtung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung im Kanton Bern ist dies unabdingbar. In Ziel E16 gehen wir davon aus, dass «landschaftswirksame Behörden» alle jene	**Bemerkung** Mit dem KLEK werden die landschaftlichen Interessen explizit gemacht. Die in der Tat bestehenden Interessenkonflikte werden durch die Ergänzung der genannten Richtplankapitel nicht gelöst. Das KLEK bildet eine (von zahlreichen) Grundlagen für entsprechende Interessenabwägungen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		sind, welche landschaftsrelevante Eingriffe tätigen (also nicht nur Behörden mit Landschaftsaufgaben wie LANAT, AWA, AWN, ...). **Begründung** Die unverbaute Landschaft ist wichtiger Kompensationsraum für die verdichteten Siedlungen der Agglomerationen und spielt letztlich auch eine entscheidende Rolle in den neuen Themen Biodiversität und Klima. Sie ist derzeit aber auch durch zunehmende bauliche Eingriffe stark unter Druck. So fallen im Richtplan auch deutliche Widersprüche und Zielkonflikte ins Auge wie die weiträumig ausgeschiedenen Prüfgebiete für Windenergieanlagen (C_21), die zahlreichen Abbaustandorte in der Region Oberland Ost (C_14) oder die Ausbauvorhaben der im Landschaftsraum liegenden Projekte Utzensdorf (R_12), Wizwil (C_25). Die beiden Ziele E17 und E18 sind zwar grundsätzlich zu begrüssen, erwecken aber gleichzeitig den Eindruck, dass man mit dem Richtplan den weiteren Landschaftsverbrauch in Kauf nimmt.	
47171	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Massnahmen für die Biodiversität sind zu verstärken. **Begründung** Alleine mit freiwilligen Massnahmen ist das Artensterben nicht aufzuhalten und die Ziele nicht zu erreichen.	**Bemerkung** Die Feststellung bezüglich der ungenügenden Wirkung freiwilliger Massnahmen ist grundsätzlich korrekt. Der Beurteilung des AGR ist jedoch zuzustimmen, dass dies nicht Gegenstand der aktuellen KRP-Anpassung ist. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48313	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** E, S. 4 Im Abschnitt "Verarmte Landschaften gezielt aufwerten und Lebensräume vernetzen" fehlen die Aspekte von zu hohem Dünge- und Pestizideinsatz. **Begründung** Der Eintrag von Düngemittel birgt die Gefahr, dass toxisches Ammoniak in die Gewässer gelangen. Durch Auswaschung der Böden und atmosphärischen Eintrag von Stickstoff verschlechtert sich die floristische Vielfalt, auch weit über den gewünschten Perimenter (z.B. in Naturschutzgebieten. Gut belegt ist die	**Bemerkung** Die Feststellung des AGR ist korrekt. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		schädliche Wirkung von Bioziden auf nicht Zielorgansimen.	
48315	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** E, S. 5 Formulierung: Die Artenvielfalt im Wald ist zu fördern (u.a. durch Waldreservate, Sensibilisierung und Weiterbildung Waldeigentümer und Forstpersonal). Ändern zu: Die Arten- und Strukturvielfalt im Wald ist zu fördern (u.a. durch Waldreservate, Sensibilisierung und Weiterbildung Waldeigentümer und Forstpersonal). **Begründung** Eines der grössten Defizite im Wirtschaftswald ist das ungenügende Vorkommen von Alt- und Totholz.	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48314	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** E, S. 5 Formulierung: Die ökologische Aufwertung und Vernetzung der Landschaft ist über freiwillige Massnahmen weiter voranzutreiben. Ändern zu: Die ökologische Aufwertung und Vernetzung der Landschaft ist über zielorientierte Massnahmen weiter voranzutreiben. **Begründung** Durch Freiwilligkeit wird zu wenig passieren, um die Degradation der Landschaft und der Vernetzung entgegenzuwirken.	**Bemerkung** Die Feststellung des AGR ist korrekt. Mit den Freiwilligen Massnahmen sind primär die Vernetzungs- und Landschaftsqualitätsprojekte nach Direktzahlungsverordnung gemeint. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
47208	Köniz	**Antrag / Bemerkung** E1 Landschaftsentwicklung, Zielsetzungen, E13, S. 2: Ergänzung: Bei der Lenkung des Angebots an attraktiven Erholungsmöglichkeiten in der freien Natur gilt es auch die Interessen der Landwirtschaft sowie der Natur zu berücksichtigen. **Begründung** Die Nutzungskonflikte in den siedlungsnahen, landwirtschaftlich genutzten Gebieten steigen mit	**Bemerkung** Die Massnahme E13 ist nicht Gegenstand der Anpassung '22. Es ist jedoch richtig, dass bei der Konzeption von Erholungsnutzungen sämtliche Interessen zu berücksichtigen sind. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		zunehmender Verdichtung der Siedlungsgebiete. Dabei sind für die Erholungsgebiete ausserhalb des Siedlungsgebiets sämtliche Interessen gründlich zu ermitteln, zu beurteilen und abzuwägen. Dazu gehören auch die Interessen der Landwirtschaft, welche einen wichtigen Beitrag zur Grundversorgung mit Nahrungsmitteln leistet sowie die Interessen der Natur, die dank freier Entfaltung die Biodiversität erhält und fördert.	
49380	Gemeinderat/Vizepräsident Gemeinde Schangnau Land Forstwirtschaft Abwasser	**Antrag / Bemerkung** E12: Bewirtschaftungswege zur Erhaltung wertvoller Biodiversitätsflächen sind zu fördern, um eine Zukünftige Bewirtschaftung sicherzustellen, und die Biodiversität zu erhalten. **Begründung** E 12 Ich als Biolandwirt und Forstunternehmer, sehe sehr viele Flächen, die aufgrund schlechter oder gar keiner Zufahrten, nicht mehr Zeitgemäß Landwirtschaftlich genutzt werden, Verbuschen oder Überwalden sind die Folge. Der Arbeitskräftemangel verschärft diese Situation noch erheblich. Bodiversitätsflächen werden so immer kleiner, bis sie verschwinden. Aus diesem Grund, sind Erschließungen mit einfachen Bewirtschaftungswegen für unsere Biodiversität zu erhalten unumgänglich. E22: Die Inländische Nahrungsmittelproduktion wird mit solchen Extensivierungsmassnahmen immer mehr geschwächt, und wir verlagern unseren Ökologischen Fussabdruck ins Ausland, verursachen dort einen Biodiveritätsverlust, und müssen solche Produkte dann noch über lange Transportwege Importieren, was nebst der Produktion, noch hohe CO2 Emissionen Verursacht.	**Bemerkung** Die Massnahmen E12 und E22 sind nicht Gegenstand der Anpassung '22. Es ist jedoch richtig, dass Erschliessungen unter Umständen die zeitgemässe und nachhaltige Bewirtschaftung von Grenzertragsflächen ermöglichen können und bei Erschliessungsprojekten die Interessen von Bewirtschaftung, Ökologie und Landschaft sorgfältig abgewogen werden müssen. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
49270	FSU Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Generell ist zu sagen, dass die neuen Massnahmen im Bereich Landschaft/Umwelt (Kapitel D, E) sehr allgemein gehalten werden und die konkreten Folgen auf die kommunale Planung daher schwer abschätzbar sind. Die Stossrichtungen scheinen sinnvoll. Wichtig erscheint uns, eine pragmatische Haltung bei der praktischen Umsetzung. Ausserdem empfehlen wir bei der Ausarbeitung von konkreten Arbeitshilfen,	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		den Beizug von Städten, Gemeinden und privaten Planungsbüros. **Begründung** siehe oben	
49165	Direction générale du territoire et du logement 1014 Lausanne	**Demande / remarque** La typologie de paysages et les objectifs du projet cantonal de développement paysager (PCDP) sont compatibles avec le plan directeur cantonal vaudois en vigueur. Dans le cadre de l'élaboration de la conception paysage Vaud, le canton de Vaud veillera à tenir compte du PCDP pour la partie vaudoise de la Vallée de la Sarine, du massif du Vanil Noir et de la région du col du Pillon. Au niveau régional, le Plan directeur touristique des Alpes vaudoises a été approuvé par le Conseil d'État en janvier 2022. En septembre 2022, le Canton a également défini les premières zones de tranquillité pour la faune sauvage dans les Alpes, dans le même périmètre. Les futures planifications régionales bernoises pourront être coordonnées avec ces deux éléments. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance
49164	Direction générale du territoire et du logement 1014 Lausanne	**Demande / remarque** Le Canton de Vaud projette d'établir un Plan sectoriel de l'infrastructure écologique. Dans ce cadre, une coordination entre nos deux cantons s'avèrera nécessaire pour préciser les éléments frontaliers de l'infrastructure écologique, notamment la localisation des liaisons et des corridors à faune liées aux mesures E21 "Protection des habitats biotopes et liaisons" et E22 "Valorisation écologique du paysage et création de liaisons entre les biotopes". **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance
49042	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Reformulation des principes de la mise en oeuvre du PCDP 2020 **Justification** Ils retarderont la mise en place du développement des énergies	**Remarque** Les principes de la mise en œuvre du PCDP 2020 servent de base à la pesée des intérêts, mais ne l'anticipent pas. **Évaluation**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		renouvelables pauvres en CO2, comme l'éolien. Cela va accélérer le réchauffement climatique.	Pas de prise en considération
49032	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Reformulation ou éventuellement suppression de E16, E17 et de E18 **Justification** Le paysage se forge au gré de l'activité humaine et s'accélère avec le réchauffement climatique. Il faut permettre une réalisation rapide des énergies renouvelables dont l'éolien pour son potentiel important en hiver. Il faut donner un intérêt cantonal.	**Remarque** Le PCDP 2020 rend visibles les intérêts du paysage. Les principes de la mise en œuvre et les mesures servent de base à la pesée des intérêts, mais ne l'anticipent pas. **Évaluation** Pas de prise en considération
48042	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Reformulation ou éventuellement suppression de E16, E17 et de E18 **Justification** Le paysage se forge aux grés de l'activités humaines et s'accélère avec le réchauffement climatique. Il faut permettre une réalisation rapide des énergies renouvelables dont l'éolien pour son potentiel important en hiver. Il faut donner un intérêt cantonal.	**Remarque** Le PCDP 2020 rend visibles les intérêts du paysage. Les principes de la mise en œuvre et les mesures servent de base à la pesée des intérêts, mais ne l'anticipent pas. **Évaluation** Pas de prise en considération
48273	Berner Bauern Verband 3072 Ostermundigen	**Antrag / Bemerkung** Streichung der Ziele E16, E17 und E18 sowie Anpassung der dazugehörigen Strategiekapitel E1 und E2. **Begründung** Das Kapitel ist zu stark "aufgeblasen". Dazu gehört die Integration des KLEK 2020. Das KLEK bietet interessante naturwissenschaftliche Daten und Angaben zu verschiedenen Landschaften, bietet jedoch keinen Mehrwert für Planungs- oder Baubewilligungsvorhaben sowie Interessensabwägungen. Es ist stark zu erwarten, dass diese neue Aufnahme des KLEK zu langen Verzögerungen und vermehrten Kosten von Bauvorhaben und Planungen führen kann. Es ist deshalb klar davon abzusehen.	**Bemerkung** In der Genehmigung der Richtplananpassungen '20 fordert der Bund den Kanton auf, zeitnah die Inhalte des KLEK und des kantonalen Richtplans abzustimmen und konkrete Zielsetzungen und Anweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden in den Beschlussteil des kantonalen Richtplans aufzunehmen. Gleichzeitig fordert der Grosse Rat des Kantons Bern mit einer Planungserklärung, auf die Umsetzung des KLEK im Richtplan, wie in den Richtplananpassungen 2022 vorgeschlagen, sei zu verzichten. Der Planungserklärung wird insofern Rechnung getragen, als dass die neuen strategischen, eher inhaltlich ausgerichteten Ziele E17 und E18 gestrichen werden und die im Richtplan verbleibenden KLEK-Inhalte somit im Wesentlichen auf Verweise reduziert werden. Im Richtplan verbleiben somit das Ziel E16 (welches in eher genereller Weise auf das KLEK verweist) sowie die auf Grund der

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			Behördenverbindlichkeit des KLEK ohnehin geltenden Aufträge zur Berücksichtigung des KLEK im Massnahmenblatts E_08. Ein gänzlicher Verzicht auf die Abstimmung von KLEK und Richtplan ist auf Grund des Auftrags des Bundes nicht möglich. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
49484	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Wir fordern einen Verzicht auf die Integration des KLEK in den Richtplan. **Begründung** Das KLEK ist ein behördenverbindliches Grundlagenpapier. Mit der Aufwertung und Übernahme in den Richtplan, werden Ortsplanungen und andere Baubewilligungsvorhaben komplizierter und teurer. Ortsplanungen oder auch Baubewilligungen werden damit noch länger verzögert. Je nach Auslegung des KLEK können Bauvorhaben im ländlichen Raum mit diesem Instrument verhindert werden.	**Bemerkung** In der Genehmigung der Richtplananpassungen '20 fordert der Bund den Kanton auf, zeitnah die Inhalte des KLEK und des kantonalen Richtplans abzustimmen und konkrete Zielsetzungen und Anweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden in den Beschlussteil des kantonalen Richtplans aufzunehmen. Gleichzeitig fordert der Grosse Rat des Kantons Bern mit einer Planungserklärung, auf die Umsetzung des KLEK im Richtplan, wie in den Richtplananpassungen 2022 vorgeschlagen, sei zu verzichten. Der Planungserklärung wird insofern Rechnung getragen, als dass die neuen strategischen, eher inhaltlich ausgerichteten Ziele E17 und E18 gestrichen werden und die im Richtplan verbleibenden KLEK-Inhalte somit im Wesentlichen auf Verweise reduziert werden. Im Richtplan verbleiben somit das Ziel E16 (welches in eher genereller Weise auf das KLEK verweist) sowie die auf Grund der Behördenverbindlichkeit des KLEK ohnehin geltenden Aufträge zur Berücksichtigung des KLEK im Massnahmenblatts E_08. Ein gänzlicher Verzicht auf die Abstimmung von KLEK und Richtplan ist auf Grund des Auftrags des Bundes nicht möglich. Das KLEK geht von einem ganzheitlichen Landschaftsbegriff aus und schliesst somit Siedlungen (Städte, Dörfer, Weiler, Einzelhöfe) und freie Landschaft mit ein. Die Inhalte betreffen somit städtische und ländliche Räume gleichermassen. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
49552	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Wirkungsbezogene Erfolgskontrolle im Vorgehen erfassen **Begründung**	**Bemerkung** Ein Konzept zur Wirkungsanalyse im Wald wurde bereits erarbeitet. Die Wirkungskontrollen werden nun für spezifisch Lebensräume und Arten umgesetzt. Insbesondere auch in grösseren Reservaten. Die Wirkungsanalyse in Naturwaldreservaten wird auf Ebene des Bundes umgesetzt.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die Umsetzung der Stratgie Waldbiodiversität ist mit einer wirkungsbezogenen Erfolgskontolle zu messen. Es macht keinen Sinn, Massnahmen umzusetzen, ohne deren Wirkung zu prüfen.	**Beurteilung** nicht berücksichtigt
48937	Einwohnergemeinde Oberwil i.S.	**Antrag / Bemerkung** Ziel E17 und E18 sind zu streichen. **Begründung** Dies führt erneut zu einer Benachteiligung und Einschränkung des ländlichen Raumes, da mit diesem Ziel klar die Entwicklung/Ausbreitung von ländlichen Gemeinden verhindert werden soll. Mit E18 wird die Grundlage für ein kantonsweites «Ballenberg» ausserhalb der urbanen Gebiete geschaffen. Die Landschaften und Gebäude sind durch die bereits bestehenden Richtpläne und Schutzinventare mehr als genügend geschützt. Die Gemeinden haben selbst ein grosses Interesse am Erhalt ihrer Landschafts- und Ortsbilder, da diese die Grundlage für Tourismus sind. Die Gemeindeautonomie der ländlichen Gemeinden wird ein weiteres Mal mit dieser Richtplananpassung mit Füssen getreten. Es ist Sache der Gemeinden, wo sie ihre Schutzzonen ausscheiden, welche Gebiete besondere Beachtung hinsichtlich Gestaltung verdienen und wie streng die Anforderungen an die Gestaltung sind.	**Bemerkung** In der Genehmigung der Richtplananpassungen '20 fordert der Bund den Kanton auf, zeitnah die Inhalte des KLEK und des kantonalen Richtplans abzustimmen und konkrete Zielsetzungen und Anweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden in den Beschlussteil des kantonalen Richtplans aufzunehmen. Gleichzeitig fordert der Grosse Rat des Kantons Bern mit einer Planungserklärung, auf die Umsetzung des KLEK im Richtplan, wie in den Richtplananpassungen 2022 vorgeschlagen, sei zu verzichten. Der Planungserklärung wird insofern Rechnung getragen, als dass die neuen strategischen, eher inhaltlich ausgerichteten Ziele E17 und E18 gestrichen werden und die im Richtplan verbleibenden KLEK-Inhalte somit im Wesentlichen auf Verweise reduziert werden. Im Richtplan verbleiben somit das Ziel E16 (welches in eher genereller Weise auf das KLEK verweist) sowie die auf Grund der Behördenverbindlichkeit des KLEK ohnehin geltenden Aufträge zur Berücksichtigung des KLEK im Massnahmenblatts E_08. Ein gänzlicher Verzicht auf die Abstimmung von KLEK und Richtplan ist auf Grund des Auftrags des Bundes nicht möglich. Das KLEK geht von einem ganzheitlichen Landschaftsbegriff aus und schliesst somit Siedlungen (Städte, Dörfer, Weiler, Einzelhöfe) und freie Landschaft mit ein. Die Inhalte betreffen somit städtische und ländliche Räume gleichermassen. Betreffend Gemeindeautonomie ist folgendes zu sagen: Das KLEK ist eine von zahlreichen Grundlagen für die (durch das KLEK nicht vorweggenommene) Interessenabwägung. Die Zuständigkeiten und Kompetenzen werden mit der Aufnahme des Grundsatzes 3 im E_08 nicht verändert. Die Gemeindeautonomie bleibt gewährleistet. **Beurteilung** berücksichtigt
49358	Berner Waldbesitzer BWB 3012 Bern	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung** In der Genehmigung der Richtplananpassungen '20 fordert der Bund

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Zielsetzungen E16, E17, E18 streichen un Strategiekapitel E1 und E2 entsprechend anpassen. **Begründung** Die neu eingeführten Zielsetzungen bringen keinen Mehrwert. Die Wirkungsziele des KLEK sind unspezifisch und ungenügend mit anderen Planungen abgestimmt. Mit den Regionalen Waldentwicklungsplänen RWP besteht bereits ein raumwirksames Planungsinstrument zur Wahrung der öffentlichen Interessen am Wald. Die Aufnahme des KLEK führt zu unnötigen Mehrkosten, Doppelspurigkeiten und neuen administrativen Hürden.	den Kanton auf, zeitnah die Inhalte des KLEK und des kantonalen Richtplans abzustimmen und konkrete Zielsetzungen und Anweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden in den Beschlussteil des kantonalen Richtplans aufzunehmen. Gleichzeitig fordert der Grosse Rat des Kantons Bern mit einer Planungserklärung, auf die Umsetzung des KLEK im Richtplan, wie in den Richtplananpassungen 2022 vorgeschlagen, sei zu verzichten. Der Planungserklärung wird insofern Rechnung getragen, als dass die neuen strategischen, eher inhaltlich ausgerichteten Ziele E17 und E18 gestrichen werden und die im Richtplan verbleibenden KLEK-Inhalte somit im Wesentlichen auf Verweise reduziert werden. Im Richtplan verbleiben somit das Ziel E16 (welches in eher genereller Weise auf das KLEK verweist) sowie die auf Grund der Behördenverbindlichkeit des KLEK ohnehin geltenden Aufträge zur Berücksichtigung des KLEK im Massnahmenblatts E_08. Ein gänzlicher Verzicht auf die Abstimmung von KLEK und Richtplan ist auf Grund des Auftrags des Bundes nicht möglich. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48086	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Zusätzliches Massnahmenblatt: Kanton treibt den Aufbau der Ökologischen Infrastruktur voran (im Richtplan aktuell nur am Rand und nur deskriptiv z.B. bei Gewässern erwähnt) **Begründung** Die Ökologische Infrastruktur (vom Bundesrat in der Strategie Biodiversität Schweiz im Jahr 2012 angekündigt und zurzeit in den Kantonen nach Vorgaben des BAFU in Erarbeitung) gebietet zusätzliche Anstrengungen zur Biodiversitätsförderung.	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
Massnahme D_11 Klimagerechte Siedlungsstruktur fördern Richtplananpassungen' 22: Inhalte Klima und Umsetzung KLEK			
52824	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** - Bei den möglichen Massnahmen sind konkret auch die Prinzipien der Schwammstadt (blau-grüne Infrastruktur) zu erwähnen. Wasserrückhalt und Wasserspeicherung sind wichtige Elemente einer klimaresilienten Siedlung und eines	**Bemerkung** Die aufgeworfenen Änderungswünsche werden im Rahmen des nächsten Richtplancontrollings 24' geprüft. Gewisse Forderungen werden im Rahmen der

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		klimaangepassten Wassermanagements im Siedlungsgebiet. Zudem sollten neben den "unversiegelten Freiflächen" explizit auch Baumstandorte und extensive Vegetation genannt werden. - Klimabezogene Massnahmen unterliegen i.A. engen Grenzen bezogen auf die grundeigentümerverbindliche Umsetzung. Der Text ist zu ergänzen: "Die Gemeinden setzen weitestmöglich die nötigen Massnahmen ..." - zweitletzter Satz unter Massnahmen: Die Formulierung suggeriert, dass jede klimabezogene Massnahme in einer Stadt/einem Ort in der Region zu koordinieren sei. Das macht nur Sinn, wenn es entsprechende unmittelbare räumliche Bezüge und Wirkungszusammenhänge gibt. Textergänzung: "Sofern es raumwirksame Schnittstellen an der Gemeindegrenze gibt, sind Massnahmen für eine klimagerechte Siedlungsstruktur innerhalb der Region ...". **Begründung** -	Arbeits-/Umsetzungshilfe in geeigneter Form berücksichtigt werden können. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
48978	Verein seeland.biel/bienne c/o BHP Raumplan AG 3000 Bern 14	**Antrag / Bemerkung** Alle Gemeinden in den Raumtypen «Urbane Kerngebiete der Agglomeration» und «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» sollen verpflichtet werden, im Bericht nach Art. 47 RPV die Auswirkungen des Klimawandels auf die Siedlungsstruktur zu erläutern und entsprechende planerische Massnahmen vorzusehen. **Begründung** Die Definition der «Gemeinden mit besonderem raumplanerischem Handlungsbedarf» basiert auf dem heutigen Wert der nächtlichen Überwärmung und auf der heutigen Einwohnerdichte. Angesichts der angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen und dem Ziel der Erhöhung der Raumnutzerdichte ist eine vorausschauende Planung klimagerechter Siedlungsstrukturen aber auch in Gemeinden wichtig, welche diese Kriterien heute noch nicht erfüllen.	**Bemerkung** Die nicht namentlich aufgeführten Gemeinden ergreifen entsprechende Massnahmen nach Bedarf. Je nach künftiger Validierung der Klimakarte werden weitere Gemeinden mit besonderem raumplanerischen Handlungsbedarf aufgenommen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50508	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Anmerkungen und Anträge zum neuen Massnahmenblatt D_11 sind der betreffenden Beilage zu entnehmen. **Begründung**	**Bemerkung** (siehe ID 52824) **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		-	
49456	SVP Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Auf die Einführung dieser neuen Massnahme ist zu verzichten. **Begründung** Diese neue Massnahme steht im direkten Konflikt mit verschiedenen anderen raumplanerischen Zielsetzungen des Kantons Bern. Die raumplanerische Entwicklung in Ortszentren wird damit klar eingeschränkt. Zudem handelt es sich dabei um eine Aufgabe der Gemeinden, welche nicht durch den Kanton koordiniert werden muss. Die Gemeindeautonomie würde massiv eingeschränkt. Es ist absehbar, dass durch diese neue Massnahme sinnvolle und nötige Bauabsichten behindert, verzögert und zu stark reguliert werden.	**Bemerkung** Kanton und Gemeinden sind zum Klimaschutz mit geeigneten Massnahmen verpflichtet (Art. 31a KV). Eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen muss nicht in Konflikt mit klimaangepasster Bauweise stehen. Mit der Massnahme D_11 bleibt die Gemeindeautonomie gewahrt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51019	Gemeinde Wimmis	**Antrag / Bemerkung** Auf die Einführung dieser neuen Massnahme ist zu verzichten. **Begründung** Diese neue Massnahme steht im direkten Konflikt mit verschiedenen anderen raumplanerisehen Zielsetzungen des Kantons Bern. Insbesondere das Ziel der verdichteten Bauweise in Ortszentren wird damit klar eingeschränkt. Zudem handelt es sich dabei um eine Aufgabe der Gemeinden, welche nicht durch den Kanton koordiniert werden muss. Die Gemeindeautonomie würde hierbei eingehend eingeschränkt werden. Es ist absehbar, dass durch diese neue Massnahme sinnvolle und nötige Bauabsichten eingeschränkt, verzögert und zu stark reguliert werden.	**Bemerkung** Kanton und Gemeinden sind zum Klimaschutz mit geeigneten Massnahmen verpflichtet (Art. 31a KV). Eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen muss nicht in Konflikt mit klimaangepasster Bauweise stehen. Mit der Massnahme D_11 bleibt die Gemeindeautonomie gewahrt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48979	Verein seeland.biel/bienne c/o BHP Raumplan AG 3000 Bern 14	**Antrag / Bemerkung** Auf die Richtplanpflicht ist zu verzichten und den Gemeinden offenzulassen, mit welchen raumplanerischen Instrumenten sie die Zielsetzung einer klimagerechten Siedlungsstruktur umsetzen. **Begründung** Wir begrüssen die Pflicht für Gemeinden mit besonderem raumplanerischem Handlungsbedarf, Strategien und Massnahmen für klimagerechte Siedlungsstrukturen behördenverbindlich	**Bemerkung** Bereits bestehende kommunale Richtpläne (z.B. Siedlungs- und Freiräume) können mit einem Kapitel zur klimagerechten Siedlungsentwicklung ergänzt werden. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		festzulegen. Das Vorgehen und das planerische Instrumentarium der Gemeinden ist jedoch sehr heterogen, und es gibt verschiedene Möglichkeiten, Strategien und Massnahmen behördenverblich auf kommunaler oder regionaler Ebene zu sichern.	
48845	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** D_11 Die Stadt Thun ist als Gemeinde mit besonderem raumplanerischem Handlungsbedarf bezeichnet und muss daher als neue zusätzliche Anforderung der Ortsplanung, einer klimagerechten Siedlungsstruktur Rechnung tragen. Wir erwarten, dass die dazu nötigen Fachgutachten und Planungsgrundlagen - allenfalls auch ein geeignetes Simulationstool - in ausreichender Qualität durch Kanton und Region bereitgestellt bzw. finanziert werden. Bitte in Massnahmenblatt entsprechend präzisieren. Die regionale Koordination einer klimagerechten Siedlungsstruktur wird begrüsst. Sie muss zeitnah erfolgen. Wenig nachvollziehbar ist, weshalb Uetendorf als weitere Agglo-merationsgenneinde (ohne Siedlungsanschluss an Thun) betroffen ist, nicht aber Steffisburg (mit mehr Einwohnern und klarem Siedlungsanschluss an Thun). -> Bitte Kriterien und Zuordnung der relevanten Gemeinden überprüfen. **Begründung** Die Förderung klimaangepasster Siedlungsstrukturen auf der Grundlage einer Klimakarte (mit Bezeichnung von Kaltluftachsen) ist als Ansatz interessant (Ziele A14e, D23). Werden die nötigen Grundlagen durch den Kanton in ausreichender Qualität bereitgestellt, ist der Planungs-Mehraufwand für die Gemeinden verkraftbar. Dabei wäre es auch hilfreich ein dynamisches Planungstool zur Verfügung zu haben, mit dem die Auswirkungen verschiedener Bebauungsstrukturen auf das Stadtklima simuliert werden könnten. Gleichzeitig müssen die Erfolgsaussichten aber relativiert werden, weil die Klimarelevanz von Baustrukturen mit anderen Zielen der Stadtentwicklung (z.B. gewachsene Strukturen, Ortsbild, Erschliessung, Innenentwicklung, Lärmschutz u.v.a.m.) in erheblichen Zielkonflikten stehen wird. Das Thuner Stadtentwicklungskonzept STEK 2035 müsste wohl gründlich überarbeitet werden. Zudem ist der Einfluss der Planungsbehörde auf die Bauvorhaben ausserhalb von Zonen mit Planungspflicht oder Überbauungsordnungen beschränkt. Die	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und die Aspekte ggf. in geeigneter Form berücksichtigen. Ein Simulationstool ist momentan nicht vorgesehen. Die Merkmale zur Bestimmung betroffener Gemeinden sind unter Ziff. 2.2.3 in den Erläuterungen aufgeführt. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Stadt kann jedoch informieren und sensibilisieren und mit einer Vorbildfunktion bei eigenen Planungen und Bauten vorangehen.	
49489	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** D_11 Klimagerechte Siedlungsstruktur fördern. Neues Massnahmenblatt streichen. **Begründung** Diese Vorgaben greift in die Gemeindeautonomie ein. Mit solchen Massnahmen könnten diverse Bauvorhaben verhindert werden. Es ist an den Gemeinden, sinnvolle Lösungen für klimagerechte Siedlungsstrukten zu finden.	**Bemerkung** Kanton und Gemeinden sind zum Klimaschutz mit geeigneten Massnahmen verpflichtet (Art. 31a KV). Mit der Massnahme D_11 bleibt die Gemeindeautonomie gewahrt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48338	Entwicklungsraum Thun ERT 3601 Thun	**Antrag / Bemerkung** Der ERT begrüsst den verstärkten Fokus im Richtplan auf die Aspekte Klima und Landschaft und den Miteinbezug klimarelevanter Faktoren bei der Siedlungsentwicklung. Gleichzeitig bittet er darum, dass diesbezüglich die Aufgaben der Regionen klarer definiert werden. **Begründung** Im Massnahmenblatt wird gefordert, dass der Aspekt Klimaanpassung in den RGSK berücksichtigt wird. Dazu werden mögliche Massnahmen aufgezeigt. Zudem wird als Grundlage ein regionales Klimakonzept in den Raum gestellt und es werden bei den Aufgaben der Gemeinden überkommunale Richtpläne gefordert. Auch in den RGSK-Vorgaben sind vereinzelt Aufgaben enthalten, wie beispielsweise die Prüfung des Potenzials von Kaltluftentstehungsgebieten und Kaltluftströmen. Diese Vorgaben sind inkonsistent und schwammig. Aus unserer Sicht wäre es zielführend, wenn der Kanton klare Vorgaben an die Regionen macht, was er bezüglich der Förderung von klimagerechten Siedlungsstrukturen in den RGSK erwartet. Weiter wäre die Frage zu klären, inwiefern statt in einem überkommunalen Richtplan im RGSK Massnahmen für eine klimagerechte Siedlungsstruktur definiert werden können. Überdies gehen wird davon aus, dass der Kanton sich massgeblich an den Kosten für regionale Klimakonzepte und ähnliche Grundlagenstudien für die RGSK beteiligt. Diese Kosten sind in der Kostenschätzung für das RGSK 2025 nicht berücksichtigt.	**Bemerkung** Im Rahmen der Vorgaben zur nächsten RGSK-Generation (RGSK 2029) werden die Aufgaben der Regionen präzisiert. Der Kanton beteiligt sich an den Aufwendungen der RGSK. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
51972	Gemeinde Täuffelen Ressort Planung	**Antrag / Bemerkung** Die allgemeinen Massnahmen (Klima) werden unterstützt. Alle Verkehrsmassnahmen welche den MIV reduzieren werden unterstützt. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49337	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Auswahl der Gemeinden in der Liste ist nachvollziehbar zu begründen. **Begründung** Grundsätzlich scheint es Sinnvoll, Gemeinden mit besonders grossem Handlungsbedarf zu bestimmen. Die Auswahl der Gemeinden ist jedoch nicht schlüssig nachvollziehbar; der Anhang "Dokumentation GEO-Net", auf den in Kap. 2.2.3 verwiesen wird, ist nicht verlinkt und auch sonst nicht auffindbar. Somit kann nicht beurteilt werden, ob die gewählten Kriterien sinnvoll gewählt und richtig angewendet wurden. Es ist deshalb unklar, ob die Auswahl Sinn macht.	**Bemerkung** Die Merkmale sind unter Ziff. 2.2.3 in den Erläuterungen aufgeführt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48877	Orpund	**Antrag / Bemerkung** Die Gemeinde Orpund begrüsst die Anpassung des Richtplanes insbesondere zu den Themen Klimawandel, Siedlungsstrukturen und Biodiversität. Diese Punkte sind unerlässlich für eine nachhaltige Entwicklung und bedürfen besonderer Beachtung. In der Gemeinde beschäftigen uns insbesondere folgende Themen: • Sicherstellung von Biodiversität trotz Verdichtung der Siedlungsstrukturen • Hitzeresistente Bepflanzungen • Wassermanagement bei zunehmendem Starkregen infolge des Klimawandels • Hitzeproblematik infolge von Versiegelungen (z.B. neuen Parkplätzen) oder Steingärten Wir sind der Meinung, dass die genannten Punkte soweit auch in den neuen Richtplan aufgenommen wurden. Trotzdem möchten wir ein paar Punkte hervorheben, welche aus unserer Sicht präzisiert und/oder ergänzt werden sollten. **Begründung** KLEK - Seite 3	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe zum MB D_11 erarbeiten und die Aspekte ggf. in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Abschnitt „Klimaangepasste Siedlungsstrukturen fördern“: Der Abschnitt ist zu ergänzen mit: • Einheimischen hitzeresistenten Bepflanzungen • Entsiegelungen erzeugen ebenfalls einen kühlenden Effekt KLEK - Seite 9 Abschnitt „C43“: Es ist klarer zu definieren mit • Die Belastung der Waldböden durch Schadstoffeinträge ist grundsätzlich zu vermeiden. KLEK - Seite 13 Abschnitt „Auf die Auswirkungen des Klimawandels reagieren“: Der Abschnitt ist leicht umzuformulieren mit: …erhöhten sommerlichen Temperaturen und die häufigeren bzw. längeren Hitzeperioden…	
47201	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Die Konkretisierung der Vorgaben oder Formulierung von Empfehlungen und Handlungsanweisungen zu Handen der Gemeinden wäre hilfreich. **Begründung** Aus Sicht der Gemeinde werden mit den Richtplan-Anpassungen insbesondere zur Klima-Problematik wichtige Ergänzungen in diesem zentralen Instrument der Raumplanung verankert. Diese Vorgaben müssen auf der Gemeindeebene in nachgelagerten Schritten weiter vertieft und schliesslich umgesetzt werden. Mit der Aktualisierung des kantonalen Richtplans wird eine Basis für Folgeaufträge der Gemeinden geschaffen, die mit dieser Vorlage auch die politische Legitimation erhalten. Aus Sicht der Gemeinde Köniz könnten die Vorgaben konkreter formuliert sein oder anhand von Empfehlungen resp. weiterführenden Grundlagen vertieft werden. In erster Linie müsste bspw. die Klimaanalyse (Planhinweiskarte) zur Verfügung gestellt werden. Dies würde die Umsetzung auf kommunaler Stufe vereinfachen und dem Kanton im Prozess der Erarbeitung dieser Handlungsempfehlungen wichtige Erkenntnisse liefern. In den einzelnen Anträgen zu den Inhalten im Bereich Verkehr und Klima / KLEK-	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe zum MB D_11 erarbeiten und die Aspekte ggf. in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Umsetzung wird spezifisch auf den Wunsch zur Präzisierung hingewiesen.	
49267	FSU Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Kriterien für die Aufnahme einer Gemeinde in die Liste sind nicht offengelegt und teilweise unklar. Das Thema Klimaanpassung macht nicht an den Stadtgrenzen halt (Gemeinden wie Köniz, Ittigen, Ostermundigen sind mit Bern zusammengebaut und nicht auf der Liste). Teilweise ist dies zwar berücksichtigt, indem die Regionalkonferenzen mit einer «kann»-Formulierung ermächtigt werden, Freiflächen und Freiluftkorridore zu bezeichnen. Wäre es aber nicht gerade in den Agglomerationen Bern, Biel und Thun sinnvoll, das Thema agglomerationsbezogen mit einer überkommunalen oder Teil-Regionalen Planung zu betrachten? Das neue Massnahmenblatt «Klimagerechte Siedlungsstruktur fördern» wird begrüsst und erscheint zielführend. Es zeigt sich, dass durch die anhaltende Klimaveränderung auch in der Stadtentwicklung Massnahmen erforderlich sind, um die Aufenthalts-, Arbeits- und Wohnqualität in den Quartieren nachhaltig gewährleisten zu können. Die Klimaanalyse- und die Planhinweiskarte bilden dabei eine wertvolle Grundlage. Im Massnahmenblatt werden Gemeinden mit besonderem raumplanerischem Handlungsbedarf im Bereich Hitzeprävention und Klimaanpassung definiert. Die Ermittlungsmethodik basiert auf zwei Merkmalen: einer sehr hohen Einwohnerdichte und auf einer sehr hohen nächtlichen Überwärmung von mind. 17.5 % der Siedlungsfläche. Dennoch ist nicht ganz klar, nach welchen Indikatoren die zwölf Gemeinden ausgewählt wurden. Die Auswahl der Gemeinden muss anhand von messbaren Indikatoren aufgezeigt werden können. Wir bitten um eine entsprechende Ergänzung der Erläuterungen. Fürs Verständnis wären unter anderem folgende Präzisierungen hilfreich: Ist mit Siedlungsfläche die überbaute Fläche gemeint oder die Gesamtheit der Bauzonen inkl. überbauter und unüberbauter Teile? Kann die «sehr hohe nächtliche Überwärmung» quantifiziert werden (Anzahl Tropennächte pro Jahr; ab welcher nächtlichen Tiefsttemperatur gilt eine nächtliche Überwärmung als «sehr hoch»?) Abgeleitet von diesen Verständnisfragen wäre es für die Umsetzung auf regionaler und kommunaler Ebene hilfreich Zielwerte zu haben, die mittels Massnahmen anvisiert werden sollen und bei denen man wüsste, dass sie einen positiven Einfluss auf Mensch	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und die Aspekte in geeigneter Form berücksichtigen. Ein Simulationstool ist momentan nicht vorgesehen. Die Merkmale der zwölf Gemeinden mit besonderem raumplanerischen Handlungsbedarf sind unter Ziff. 2.2.3 in den Erläuterungen aufgeführt. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		und Umwelt haben. Es sollen keine quantitativen Zielwerte im Richtplan festgeschrieben werden, sondern vielmehr ergänzend zu den Klimaanalyse- und Planungshinweiskarten gewisse quantitative und qualitative Zielgrössen als Planungshilfe zur Verfügung gestellt werden. Generell kommt mit dem zusätzlichen Richtplan auf die Gemeinden ein erhöhter finanzieller Aufwand zu, weshalb es von zentraler Bedeutung ist, dass der Kanton umfassende Grundlagen zur Verfügung stellen wird. Mittelfristig wäre es auch äusserst hilfreich, wenn es eine Art «Modellierungstool» gäbe, welches den Effekt spezifischer Klimamassnahmen aufzeigen könnte. Wir gehen davon aus, dass für das Thema eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung erarbeitet werden soll. Wir weisen darauf hin, dass der Klimawandel in der Raumplanung als Disziplin noch jung ist und eine Vielzahl an möglicher Herangehensweisen und Massnahmen existiert. Wir erwarten, dass die Anforderungen des Kantons in einer geeigneten Flughöhe formuliert und den Gemeinden genügend Handlungsspielraum in der Umsetzung der Aufgabe eingeräumt wird. Die Umsetzung soll eher anhand vieler guter und auf verschiedene Situationen / Ausgangslagen eingehende Beispielmassnahmen (Best-Practice-Beispiele), denn anhand starrer Vorgaben gefördert werden. Zudem weisen wir daraufhin, dass die grösseren Städte und privaten Planungsbüros im Kanton Bern bereits über Erfahrungen mit dem Thema verfügen und gegebenenfalls bei der Erarbeitung der Arbeitshilfe beigezogen werden sollen. **Begründung** siehe oben	
48397	Einwohnergemeinde Burgdorf Baudirektion	**Antrag / Bemerkung** Die Massnahme wird begrüsst. **Begründung** Die Festsetzungen im Massnahmeblatt sind eine wichtige Reaktion auf die Klimaerwärmung und Voraussetzung für eine Eindämmung der Hitzeentwicklung in Siedlungen.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50675	Regionalkonferenz Bern-Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Massnahmen verpflichten die Regionen, den Aspekt der Klimaanpassung zu berücksichtigen, und ermächtigen sie, regionale Konzepte dazu zu erstellen.	**Bemerkung** Im Rahmen der Vorgaben zur nächsten RGSK-Generation (RGSK 2029) werden die Aufgaben der Regionen präzisiert. Der

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Festsetzungen für Siedlungsmassnahmen bedürfen in Zukunft des Nachweises, inwieweit eine Bebauung die Klimaanpassung berücksichtigt. Als Beitrag zur Vermeidung von Hitzeinseln, Begünstigung von Kaltluftproduktion, Förderung von Kaltluftströmen, aber auch zur Nutzungsqualität des Aussenraums, die im Zuge der Innenentwicklung immer wichtiger wird, ist dies richtig. Gleiches sollte auch für Infrastrukturmassnahmen (BGK, Aufwertungen Ortsdurchfahrten, öffentliche Räume etc.) gelten. Die Möglichkeit zur Erstellung von regionalen Konzepten wird im Grundsatz begrüsst. Gewünscht wird eine trennschärfere Formulierung. Werden die Regionen beauftragt? Handelt es sich um behördenverbindliche Konzepte? Eine Beauftragung der Regionen kann Sinn ergeben, wenn der Kanton selbst keine übergreifenden Konzepte einfordert. Es wird gewünscht, dass der Kanton eindeutig festlegt, welche Priorität er den regionalen Konzepten beimisst und welchen Finanzierungsbeitrag er daran zu leisten gewillt ist. **Begründung** -	Kanton beteiligt sich an den Aufwendungen der RGSK. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
49448	Gemeinderat Steffisburg	**Antrag / Bemerkung** Die neue Massnahme wird sehr begrüsst. Es stellen sich diesbezüglich noch folgende Fragen: - Welche klimagerechten Massnahmen werden bei grossen Gewerbe- und Industrieareale getroffen? - Auf welchem wissenschaftlichen Hintergrund / Basis setzt sich die Klimakarte zusammen (welche Faktoren sind relevant) und wie dynamisch wird diese in Zukunft sein (Auswirkungen auf andere Gemeinden)? **Begründung** Es hat sich gezeigt, dass neben den versiegelten Bodenflächen ebenso das Material der Gebäudehülle ein wesentlicher Faktor der Siedlungserwärmung darstellt (siehe Grossstädte mit ihrem hohen Glas- und Metallanteil). In der Schweiz und im Kanton Bern sind Metallfassaden in einer Sandwichkonstruktion immer noch die vorherrschenden Materialien. Diese Entwicklung ist fraglich (Klimaerwärmung / CO2-Verbrauch etc.) und sollte durch geeignete Massnahmen bzw. durch geeignete	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und die Aspekte in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Unterstützung opimiert werden (Holzbauweise, begrünte Fassaden etc.).	
49334	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Reduktion und/oder Entsiegelung der vom Autoverkehr beanspruchten Fläche (insbesondere aber nicht ausschliesslich Parkplätze) wird im Massnahmenblatt thematisiert und für dicht bebaute Gebiete explizit empfohlen. **Begründung** Die Reduktion und Entsiegelung von Verkehrsflächen ist ein wirksames Mittel zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und wirkt dem Hitzeinsel-Effekt entgegen. Richtig umgesetzt trägt sie zur Erfüllung der Ziele der 4V-Strategie bei.	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und die Aspekte in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
51962	Gemeinde Fraubrunnen	**Antrag / Bemerkung** Es wird begrüsst, dass in diesem Themenbereich die Massnahmen auf tatsächlich betroffene Gemeinden beschränkt werden. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50478	Gemeinderat Langenthal	**Antrag / Bemerkung** Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Stadt Langenthal die Aufnahme des Thema Klimas in den kantonalen Richtplan begrüsst. Es zeigt sich, dass durch die anhaltende Klimaveränderung auch in der Stadtentwicklung Massnahmen erforderlich sind, um die Aufenthalts-, Arbeits- und Wohnqualität in den Quartieren nachhaltig gewährleisten zu können. Auf kommunaler Stufe hat die Stadt Langenthal dies bereits erkannt und ist an der Erarbeitung einer entsprechenden Strategie. Die neue Massnahme D_11 soll die Gemeinden dazu verpflichten, entsprechende Massnahmen für eine klimagerechte Siedlungsstruktur bei Bedarf zu fördern. Wenige, vom Kanton aufgrund der kantonalen Klimaanalyse, bezeichnete klimarelevante Gemeinden müssen solche Massnahmen für eine klimagerechte Siedlungsstruktur behördenverbindlich festlegen. Gemäss dem vorliegenden Entwurf der Richtplananpassungen gehört die Stadt Langenthal als eine von zwölf Gemeinden im Kanton zu den Gemeinden mit besonderem raumplanerischen Handlungsbedarf.	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und die Aspekte in geeigneter Form berücksichtigen. Die Merkmale der Gemeinden mit besonderem raumplanerischen Handlungsbedarf sind unter Ziff. 2.2.3 in den Erläuterungen aufgeführt. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Der Stadt Langenthal ist es wichtig, dass die Aufnahme in diese Kategorie anhand von Indikatoren nachvollziehbar hergeleitet werden kann. Aus den vorliegenden Unterlagen kommt zu wenig heraus, nach welchen Indikatoren die zwölf Gemeinden ausgewählt wurden. Auch wenn sich die Stadt der Aufnahme als klimarelevante Gemeinde nicht grundsätzlich wiedersetzt muss die Auswahl der Gemeinden anhand von messbaren Indikatoren aufgezeigt werden können. Wir erwarten, dass die Unterlagen mit entsprechenden Erläuterungen ergänzt werden. Weitergehend merken wir an, dass der Kanton geeignete Grundlagen zur Verfügung stellen will. Wir gehen davon aus, dass für das Thema eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung erarbeitet werden soll. Wir weisen darauf hin, dass der Klimawandel in der Raumplanung als Disziplin noch jung ist und eine Vielzahl an möglichen Herangehensweisen und Massnahmen existiert. Wir erwarten, dass die Anforderungen des Kantons in einer geeigneten Flughöhe formuliert und den Gemeinden genügend Handlungsspielraum in der Umsetzung der Aufgabe eingeräumt wird. Zudem weisen wir daraufhin, dass die grösseren Städte und privaten Planungsbüros im Kanton Bern bereits über Erfahrungen mit dem Thema verfügen und gegebenenfalls bei der Erarbeitung der Arbeitshilfe beigezogen werden könnten. **Begründung** -	
50193	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Grundsätzlich wird die Förderung der klimagerechten Siedlungsstruktur begrüsst. Eine Verpflichtung einzelner Gemeinden ist jedoch zu weitgehend –der Fokus ist auf zukünftige Planungen zu begrenzen und der Einbezug qualitätssichernder Verfahren scheint zu weitgehend. Im Übrigen ist die Auswahl der aufgeführten Gemeinden nicht nachvollziehbar. **Begründung** -	**Bemerkung** Der Fokus ist mit der Berücksichtigung der Basisgeometrien bereits auf künftige Planungen ausgerichtet, diesem Aspekt wird also Rechnung getragen. Die Merkmale der Gemeinden mit besonderem raumplanerischen Handlungsbedarf sind unter Ziff. 2.2.3 in den Erläuterungen aufgeführt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
47029	Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	**Antrag / Bemerkung** Interlaken ist als Gemeinde mit besonderem raumplanerischen Handlungsbedarf festgelegt. Aus unserer Sicht müssten Matten und Unterseen auch aufgeführt werden, da	**Bemerkung** Die Merkmale von Gemeinden mit besonderem raumplanerischen Handlungsbedarf sind unter Ziff. 2.2.3 in den Erläuterungen aufgeführt. Der Kanton

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		eine Einzelbetrachtung der Gemeinde Interlaken in dieser Thematik wenig sinnvoll ist. **Begründung** Interlaken, Matten und Unterseen stellen gemeinsam einen Siedlungskörper dar und müssten daher in einem überkommunalen Richtplan die entsprechenden gemeindeübergreifenden Massnahmen festlegen.	wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und den Aspekt in geeigneter Form präzisieren. Grundsätzlich würde von Seiten Kanton ein freiwilliges, überkommunales Vorgehen der drei Gemeinden im Rahmen eines überkommunalen Richtplans aber sehr begrüsst. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
47172	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Köniz ist in der Liste nicht enthalten. Aus welchem Grund? **Begründung** V.a. das Liebefeld, Wabern und das Zentrum von Köniz werden weiter verdichtet. Auch hier dürften Klimamassnahmen nötig sein.	**Bemerkung** Die Merkmale sind unter Ziff. 2.2.3 in den Erläuterungen aufgeführt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50684	Regionalkonferenz Bern-Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Nach eingehender Durchsicht stellen wir fest, dass der Klimawandel respektive die Klimaerwärmung nun adäquat einbezogen werden. Auf das Credo «einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen» (A14a) werden nach Auffassung der öffentlichen Energieberatung nun ausreichend Grundlagen geschaffen, um den steigenden sommerlichen Temperaturen mit Massnahmen in der Siedlungsentwicklung entgegenzuwirken. Gerade die «Siedlungsentwicklung nach innen» wird jedoch auch mit raumplanerischen Massnahmen zur Temperaturminderung im Sommer kaum ausreichen, Risikopersonen ausreichend vor sommerlichem Hitze-stress zu schützen. Die zu begrüssende räumliche Verdichtung wird hier also auch mit den angestrebten Massnahmen unter dem Strich eine verschlechternde Rückwirkung haben. Als Konsequenz werden vermehrt natürliche Kältekonzepte zum Einsatz kommen («Freecooling») und, wo diese nicht ausreichen, vor allem bei Gebäudeklassen mit gefährdeten Personen (z. B. Alterswohnungen/-heime) aktive Kühlkonzepte umgesetzt, welche zu einem zusätzlichen Strombedarf führen. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49335	VCS Sektion Bern	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	3011 Bern	Unter "Massnahme" wird das Wort "Nutzungsplanung" ersetzt durch "baurechtliche Grundordnung". Der Abschnitt "Gemeinden" unter "Vorgehen" wird folgendermassen umstrukturiert: 1. Es wird ein neuer erster Punkt mit folgendem Wortlaut hinzugefügt: "Die Gemeinden tragen der klimagerechten Siedlungsstruktur in der baurechtlichen Grundordnung Rechnung." 2. Der zweite (neu dritte) Punkt wird neu folgendermassen eingeführt: "Diese Gemeinden tragen der Problematik besonders Rechnung, beispielsweise..." **Begründung** Die Beschränkung der Vorschriften auf die Nutzungsplanung ist nicht nachvollziehbar und scheint nicht zielführend. Der Abschnitt "Vorgehen" muss bezüglich der Verpflichtungen der "übrigen" Gemeinden mit dem Abschnitt "Massnahme" übereinstimmen.	Unter dem Begriff "Nutzungsplanung" ist nicht nur die baurechtliche Grundordnung gemeint, sondern auch Ortsplanungen inkl. Zonenpläne und Überbauungsordnungen mit Überbauungsvorschriften, Überbauungsplänen etc. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
52825	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Vorgehen, Gemeinden: - Die Bezeichnung "Kommunaler Richtplan" bedeutet, dass ein (klimabezogener) Richtplan zu erstellen ist, der somit vom Kanton zu prüfen und zu genehmigen ist. Es soll sich nicht zwingend um einen genehmigungspflichtigen Richtplan handeln müssen, sondern es sollen auch nicht behördenverbindliche Konzepte, Massnahmenpläne oder ähnliches zur Umsetzung zulässig sein. Die Stadt Bern ist dabei, einen eigenständigen klimabezogenen Massnahmenplan zu erstellen, der dem geforderten Handlungsbedarf gerecht werden wird. Antrag Stadt Bern für eine Textergänzung: Diese Gemeinden legen wahlweise in einem ... oder in einem eigenständigen Planwerk ..." - Textanpassungen Punkt 2, zweitletzter Satz: "Sie stellen ... dar. Die zur Förderung der klimagerechten Siedlungsstruktur im Grenzbereich zu Nachbargemeinden definierten Massnahmen stimmen sie auf allfällig von diesen analog dazu geplanten Massnahmen ab" . Weiterer Formulierungsvorschlag Stadt Bern: "Auch der Abstimmungsprozess für diese Massnahmen ist im Bericht nach Artikel .... zu erläutern." **Begründung**	**Bemerkung** Die aufgeworfenen Änderungswünsche werden im Rahmen des nächsten Richtplancontrollings 24' geprüft. Gewisse Forderungen werden im Rahmen der Arbeits-/Umsetzungshilfe in geeigneter Form berücksichtigt werden können. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		-	
49426	Gemeinderat Ittigen	**Antrag / Bemerkung** Wir könnten uns vorstellen, dass alle Gemeinden mit mind. 0.60 GFZo gemäss Art. 11 c BauV (d.h. ohne Gemeinden der zentrumsnahen ländlichen Gebiete und der Hügel- und Berggebiete) die Auswirkungen des Klimawandels auf die Siedlungsstruktur bei ihren Planungen im Bericht nach Art. 47 RPV ausweisen und aufzeigen, welche Massnahmen sie für eine klimaangepasste Entwicklung und Gestaltung der Siedlungs- und Freiraumstruktur in ihren Planungsinstrumenten ergreifen. So könnten konkrete Massnahmen bspw. bei Erlass von Überbauungsordnungen oder bei Revision der baurechtlichen Grundordnung auf einem relativ niederschwelligen Niveau aufgenommen werden. Dabei bieten die Klimaanalyse und die Planhinweiskarte, welche das Amt für Umwelt und Energie für den gesamten Kanton in Auftrag gegeben hat, wichtige und hilfreiche Instrumente. Die Gemeinde Ittigen gehört nicht zu den Gemeinden mit besonderem raumplanerischen Handlungsbedarf. Eine klimagerechte Siedlungsstruktur sollte eine Selbstverständlichkeit werden und bestenfalls in allen Gemeinden umgesetzt werden, insbesondere jedoch in den urbanen Siedlungszentren des Kantons Bern. Die Erarbeitung eines Richtplans mit Massnahmen für eine klimagerechte Siedlungsstruktur sollte - wie vorgeschlagen - auf die zwölf bezeichneten Gemeinden mit besonderem raumplanerischen Handlungsbedarf beschränkt bleiben. **Begründung** Die gezielte Ergänzung des Thema Klima und Klimawandels im kantonalen Richtplan wird begrüsst, insbesondere die neue Massnahme 0_11 «Klimagerechte Siedlungsstruktur fördern».	**Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
46909	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zu den Abhängigkeiten / Zielkonflikten: Ergänzung von: - Entwässerungsplanung - Investitionsplanung **Begründung**	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe erarbeiten und die Aspekte ggf. in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Aufgrund der Förderung der blauen Infrastruktur zur vermehrten Verdunstung von Wasser (und damit Kühlung der Umgebung) braucht es eine Abstimmung mit der Entwässerungsplanung. Zudem wir die Förderung einer klimagerechten Siedlungsstruktur Investitionskosten nach sich ziehen.	
45318	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zur Liste der Gemeinden mit besonderen raumplanerischem Handlungsbedarf: Prüfung der Gemeinde Köniz hinsichtlich ihrer unterschiedlichen Räume innerhalb des Gemeindegebiets (Unterschiede urbanes / ländliches Gebiet) - der Handlungsbedarf im urbanen Teil der Gemeinde ist möglicherweise gegeben. **Begründung** Die Gemeinde Köniz ist nicht auf der Liste der Gemeinden mit besonderem Handlungsbedarf. Dies könnte in erster Linie als positives Zeichen gewertet werden, da kein dringlicher Handlungsbedarf notwendig scheint. Allerdings ist diese Einteilung auch risikobehaftet. Besonders in Köniz, einer Gemeinde mit sehr ländlichen, aber auch urbanen Gebieten ist mit grossen Unterschieden innerhalb des Gemeindegebiets zu rechnen. Da die Klimanalyse- und Planhinweiskarte jedoch (noch?) nicht zur Verfügung steht, ist eine vertiefte Stellungnahme nicht möglich. Es lässt sich jedoch vermuten, dass im urbanen Teil der Gemeinde die Förderung einer klimagerechten Siedlungsstruktur bereits heute sinnvoll und notwendig ist, auch wenn die Gemeinde als Ganzes nicht als Gemeinde mit besonderem raumplanerischem Handlungsbedarf bezeichnet wird.	**Bemerkung** Die nicht namentlich aufgeführten Gemeinden ergreifen entsprechende Massnahmen nach Bedarf. Je nach künftiger Validierung der Klimakarte werden weitere Gemeinden mit besonderem raumplanerischen Handlungsbedarf aufgenommen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
Massnahme E_08 Landschaften erhalten und aufwerten Richtplananpassungen' 22: Inhalte Klima und Umsetzung KLEK			
48913	Regionalkonferenz Emmental 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** - **Begründung** Der regionale Teilrichtplan Landschaft Emmental will in Zukunft vermehrt die landschaftstypspezifischen Wirkungsziele (bspw. Flächenanteil Biodiversität) berücksichtigen. Aus diesem Grund ist in den nächsten Jahren angedacht den Teilrichtplan Landschaft Emmental zu überarbeiten.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
50651	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Auf die beabsichtigten neuen Zielsetzungen E16, E17, E18 ist zu verzichten. Damit einhergehend: Anpassung der dazugehörigen Strategiekapitel E1 und E2. Die Ergänzung des Massnahmenblatts E_08 mit dem KLEK ist zu streichen. Das Instrument KLEK eignet sich nicht für eine direkte Anwendung im Planungs- und Baubewilligungsverfahren bzw. in den entsprechenden Interessenabwägungen und bringt nur zusätzliche Rechtsunsicherheit in die ohnehin bereits sehr komplexen Planungs- und Baubewilligungsverfahren hinein. **Begründung** Die Wirtschaft beantragt die Streichung des neuen Instruments KLEK. Das KLEK in den Richtplan einzubinden, bringt keinen Mehrwert, sondern nur einen erheblich höheren administrativen Aufwand bzw. eine Überregulierung. In naher Zukunft wird das Schweizervolk über die Biodiversitäts- sowie die Landschaftsinitiative aus Natur- und Landschaftsschutzkreisen abstimmen, ein Landschaftsentwicklungskonzept auf der Ebene des kantonalen Richt-plans einzuführen, ist daher nicht zielführend.	**Bemerkung** In der Genehmigung der Richtplananpassungen '20 fordert der Bund den Kanton auf, zeitnah die Inhalte des KLEK und des kantonalen Richtplans abzustimmen und konkrete Zielsetzungen und Anweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden in den Beschlussteil des kantonalen Richtplans aufzunehmen. Gleichzeitig fordert der Grosse Rat des Kantons Bern mit einer Planungserklärung, auf die Umsetzung des KLEK im Richtplan, wie in den Richtplananpassungen 2022 vorgeschlagen, sei zu verzichten. Der Planungserklärung wird insofern Rechnung getragen, als dass die neuen strategischen, eher inhaltlich ausgerichteten Ziele E17 und E18 gestrichen werden und die im Richtplan verbleibenden KLEK-Inhalte somit im Wesentlichen auf Verweise reduziert werden. Im Richtplan verbleiben somit das Ziel E16 (welches in eher genereller Weise auf das KLEK verweist) sowie die auf Grund der Behördenverbindlichkeit des KLEK ohnehin geltenden Aufträge zur Berücksichtigung des KLEK im Massnahmenblatts E_08. Ein gänzlicher Verzicht auf die Abstimmung von KLEK und Richtplan ist auf Grund des Auftrags des Bundes nicht möglich. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48493	Interessengemeinschaft (IG) ländlicher Raum 3800 Unterseen	**Antrag / Bemerkung** Das KLEK und der kantonale Richtplan sollen noch besser abgestimmt werden. Der 3. Grundsatz des Massnahmenblattes E_08 ist zu ergänzen, dass die Standortgemeinde für die Interessenabwägung im Sinne der Gemeindeautonomie erstinstanzlich zuständig ist, resp. deren Stellungnahme im Rahmen der Interessenabwägung zu berücksichtigen ist. **Begründung** Aus diesen Zielen (E 17, E18) wurden Massnahmen für das Massnahmenblatt E_08 abgeleitet. Es wurden drei Grundsätze formuliert. Nur der Dritte betrifft die Gemeinden direkt: Das KLEK 2020 dient als landschaftsspezifische Grundlage für Planungs-, Bewilligungs- und Ge-nehmigungsbehörden. So dient das KLEK beispielsweise einer Baubewilligungsbehörde dazu, die bestehenden Landschaftswerte in einem bestimmten Landschaftstyp zu erkennen	**Bemerkung** Die Ziele E17 und E18 werden als Reaktion auf eine Planungserklärung des Grossen Rats gestrichen. Im Richtplan verbleiben somit das Ziel E16 (welches in eher genereller Weise auf das KLEK verweist) sowie die auf Grund der Behördenverbindlichkeit des KLEK ohnehin geltenden Aufträge zur Berücksichtigung des KLEK im Massnahmenblatts E_08. Betreffend Gemeindeautonomie ist folgendes zu sagen: Das KLEK ist eine von zahlreichen Grundlagen für die (durch das KLEK nicht vorweggenommene) Interessenabwägung. Die Zuständigkeiten und Kompetenzen werden mit der Aufnahme des Grundsatzes 3 im E_08 nicht verändert. Die Gemeindeautonomie bleibt gewährleistet. Das KLEK geht von einem ganzheitlichen Landschaftsbegriff aus und schliesst somit Siedlungen (Städte, Dörfer, Weiler, Einzelhöfe) und freie Landschaft mit ein. Die Inhalte betreffen somit städtische und ländliche Räume gleichermassen.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		(Beschriebe zu Landschaftstypen) oder die landschaftlichen Auswirkungen abzuschätzen (Auswirkungen eines Vorhabens auf die Wirkungsziele Landschaft). Dabei gilt es zu beachten, dass das KLEK als Grundlage für die Beurteilung und die Interessabwägung dient und letztere nicht vorwegnimmt. Schliesslich bieten die Beschreibe der Landschaftstypen und die entsprechenden Wirkungsziele auch eine Hilfestellung bei der Erarbeitung von kommunalen (Landschafts-)planungen. Dies führt erneut zu einer Benachteiligung und Einschränkung des ländli-chen Raumes, da mit diesem Ziel klar die Entwicklung/Ausbreitung von ländlichen Gemeinden verhindert werden soll. Wichtig wäre hier, dass die Stellungnahme der Gemeinde im Sinne der Gemeindeautonomie in jedem Fall bei der Interessenabwägung zu berücksichtigen ist resp. dass die Interessenabwägung zwischen KLEK und einem konkreten Bauvorhaben der Gemeinde obliegt.	**Beurteilung** teilweise berücksichtigt
49428	Gemeinderat Ittigen	**Antrag / Bemerkung** Das Modellvorhaben MoVo «Grünes Band» (Kantonsplanung im Projektausschuss vertreten) mit seiner räumlichen Konzeption sollte ebenfalls Bezug auf die landschaftstypischen Wirkungsziele des KLEK 2020 nehmen. **Begründung** Das KLEK 2020 wird als Grundlage bzw. Leitlinie in der Massnahme E_08 «Landschaften erhalten und aufwerten» für eine kohärente Umsetzung der Landschaftsplanung verankert. Es bildet eine massgebende Grundlage für die Planung und Beurteilung von landschaftsrelevanten Bauten und Anlagen, insbesondere für Vorhaben ausserhalb der Bauzone. Wir begrüssen grundsätzlich diese Grundlage, wenn sich auch für die Gemeinde Ittigen kein spezifischer oder unmittelbarer Handlungsbedarf ergibt.	**Bemerkung** Eine Bezugnahme des Grünen Bandes zum KLEK wird begrüsst. Das Grüne Band ist nicht Teil der Richtplananpassung. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51964	Gemeinde Fraubrunnen	**Antrag / Bemerkung** Die Gemeinde Fraubrunnen befindet sich in der öffentlichen Auflage der Ortsplanungsrevision. Eine Landschaftsplanung wurde in diesem Projekt vollzogen. Es sei hier festgehalten, dass aufgrund der Anpassung des	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Massnahmenblattes E_08 an die Gemeinden beim Genehmigungsverfahren nicht nachträgliche Anforderungen gestellt werden sollen. **Begründung** -	
49457	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die neuen zusätzlichen Erwähnungen des KLEK «Grundsätze für die Umsetzung des KLEK 2020» sind zu streichen. Eventualantrag: Der 3. Grundsatz des Massnahmenblattes E_08 ist folgendermassen zu ergänzen: Im Sinne der Gemeindeautonomie ist die Standortgemeinde erstinstanzlich für die Interessenabwägung zuständig. Deren Stellungnahme ist wesentlich zu berücksichtigen. **Begründung** Diese neue Festsetzung des KLEK 2020 im Richtplan basiert auf den neuen Zielsetzungen E16, E17 und E18. Dem Schutz der Landschaft kommt bereits heute ein sehr grosser Stellenwert zu. Mittels den bereits existierenden Richtplänen und dem Festlegen der geschützten Gebäude und dem geschützten Inventar ist der Landschaftsschutz auch gesetzlich detailliert verankert. Der KLEK ermöglicht interessante naturwissenschaftliche Daten, ergibt jedoch für Planungs- und Baubewilligungsverfahren sowie für die Interessenabwägung keinen Mehrwert. Es ist deshalb nicht nötig, den KLEK zusätzlich noch präziser in den kantonalen Richtplan zu integrieren. Zudem handelt es sich dabei ebenfalls um einen starken Eingriff in die Gemeindeautonomie – die Flughöhe ist zu hoch. Die Gemeinden müssen bei einer Interessenabwägung zwingend berücksichtigt werden.	**Bemerkung** In der Genehmigung der Richtplananpassungen '20 fordert der Bund den Kanton auf, zeitnah die Inhalte des KLEK und des kantonalen Richtplans abzustimmen und konkrete Zielsetzungen und Anweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden in den Beschlussteil des kantonalen Richtplans aufzunehmen. Gleichzeitig fordert der Grosse Rat des Kantons Bern mit einer Planungserklärung, auf die Umsetzung des KLEK im Richtplan, wie in den Richtplananpassungen 2022 vorgeschlagen, sei zu verzichten. Der Planungserklärung wird insofern Rechnung getragen, als dass die neuen strategischen, eher inhaltlich ausgerichteten Ziele E17 und E18 gestrichen werden und die im Richtplan verbleibenden KLEK-Inhalte somit im Wesentlichen auf Verweise reduziert werden. Im Richtplan verbleiben somit das Ziel E16 (welches in eher genereller Weise auf das KLEK verweist) sowie die auf Grund der Behördenverbindlichkeit des KLEK ohnehin geltenden Aufträge zur Berücksichtigung des KLEK im Massnahmenblatts E_08. Ein gänzlicher Verzicht auf die Abstimmung von KLEK und Richtplan ist auf Grund des Auftrags des Bundes nicht möglich. Betreffend Gemeindeautonomie ist folgendes zu sagen: Das KLEK ist eine von zahlreichen Grundlagen für die (durch das KLEK nicht vorweggenommene) Interessenabwägung. Die Zuständigkeiten und Kompetenzen werden mit der Aufnahme des Grundsatzes 3 im E_08 nicht verändert. Die Gemeindeautonomie bleibt gewährleistet. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
49350	Berner Waldbesitzer BWB 3012 Bern	**Antrag / Bemerkung** Kapitel "Grundsätze für Umsetzung des KLEK 2020" streichen. **Begründung** Die Einführung des KLEK im Richtplan bietet keinen Mehrwert für Planungs- oder Baubewilligungsvorhaben sowie	**Bemerkung** In der Genehmigung der Richtplananpassungen '20 fordert der Bund den Kanton auf, zeitnah die Inhalte des KLEK und des kantonalen Richtplans abzustimmen und konkrete Zielsetzungen und Anweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden in den Beschlussteil des kantonalen Richtplans aufzunehmen. Gleichzeitig fordert der Grosse

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Interessensabwägungen. Die Aufnahme des KLEK führt zu unnötigen Mehrkosten, Doppelspurigkeiten und neuen administrativen Hürden.	Rat des Kantons Bern mit einer Planungserklärung, auf die Umsetzung des KLEK im Richtplan, wie in den Richtplananpassungen 2022 vorgeschlagen, sei zu verzichten. Der Planungserklärung wird insofern Rechnung getragen, als dass die neuen strategischen, eher inhaltlich ausgerichteten Ziele E17 und E18 gestrichen werden und die im Richtplan verbleibenden KLEK-Inhalte somit im Wesentlichen auf Verweise reduziert werden. Im Richtplan verbleiben somit das Ziel E16 (welches in eher genereller Weise auf das KLEK verweist) sowie die auf Grund der Behördenverbindlichkeit des KLEK ohnehin geltenden Aufträge zur Berücksichtigung des KLEK im Massnahmenblatts E_08. Ein gänzlicher Verzicht auf die Abstimmung von KLEK und Richtplan ist auf Grund des Auftrags des Bundes nicht möglich. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
47209	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Kapitel Landschaften erhalten und aufwerten, Unterkapitel Massnahme / Vorgehen, S. 1: Die Gemeinde Köniz hat die Anforderungen bereits umgesetzt. **Begründung** Die Grundsätze für den Umgang mit dem Thema Landschaft wurden in der OPR 2018 in Köniz umfassend berücksichtigt (Teilinkraftsetzung am 01.09.2022). Die Umsetzung ist im Schutzplan grundeigentümerverbindlich festgehalten.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49162	Direction générale du territoire et du logement 1014 Lausanne	**Demande / remarque** La nouvelle Loi cantonale sur la protection du patrimoine naturel et paysager (LPrPNP) a été approuvée par le Grand Conseil vaudois le 30 août 2022 et entrera en vigueur prochainement. Elle introduira des mesures en faveur de la protection et de l'amélioration du paysage. Lors de l'élaboration des plans d'aménagement communaux du paysage prévus par cette mesure, une coordination avec les communes limitrophes vaudoises est à encourager. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48044	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Reformulation des principes de la mise en œuvre du PCDP 2020 **Justification** Ils retarderont la mise en place du développement des énergies renouvelables pauvres en CO2, comme l'éolien. Cela va accélérer le réchauffement climatique.	**Bemerkung** Le PCDP 2020 rend visibles les intérêts du paysage. Les principes de la mise en œuvre et les mesures servent de base à la pesée des intérêts, mais ne l'anticipent pas. **Évaluation** Pas de prise en considération
49268	FSU Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Was die Ergänzung des Massnahmenblatts mit dem KLEK 2020 für Auswirkungen auf die kommunalen Landschaftsplanungen haben wird, kann nicht abschliessend beurteilt werden. Es erscheint aber sinnvoll, dass das KLEK berücksichtigt werden soll, zumal es eine wertvolle Grundlage für die Landschaftsplanung bildet, in dem es Landschaftstypen definiert. Die Formulierungen im Richtplan lassen grossen Abwägungsspielraum, resp. geht hervor, dass das KLEK beizuziehen, aber nicht verbindlich ist. Wichtig erscheint uns, dass auch in konkreten Planungen ausreichend Abwägungsspielraum bestehen bleibt. **Begründung** siehe oben	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51926	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Wir begrüssen die Integration des KLEK 2020 in den Richtplan und die entsprechend verankerte Rücksichtnahme auf den regionalen Landschaftscharakter und die Baukultur. Die Grundsätze der qualitätsvollen Landschaftsentwicklung dürfen aber denen der Siedlungsentwicklung gegen Innen, der nachhaltigen Entwicklung von ländlichen Gemeinden, sowie dem Ausnutzen der vorhandenen Bauzonen nicht zuwiderlaufen. Das KLEK 2020 soll als landschaftsspezifische Grundlage für Planungs-, Bewilligungs- und Genehmigungsbehörden dienen. Dabei ist zu beachten, dass das KLEK 2020 auch in der Praxis tatsächlich nur für die Interessenabwägung dient, wie dies im Massnahmenblatt E08 formuliert ist, und diese nicht vorwegnimmt. Die Gemeindeautonomie soll durch das neue	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Instrument gestärkt und unterstützt und nicht beschnitten werden. **Begründung** -	
48852	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Wir unterstützen grundsätzlich diese Massnahme, erkennen aber gleichzeitig grosse Zielkonflikte im Richtplan. **Begründung** Vgl. Bemerkung unter Strategiekapitel E	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
Massnahme E_14 Waldleistungen vor dem Hintergrund der Klimaveränderung sichern und nutzen Richtplananpassungen' 22: Inhalte Klima und Umsetzung KLEK			
48507	"Freundinnen und Freunde des Könizbergwaldes" Petitionskomitee mit 11 Mitgliedern 3097 Liebefeld	**Antrag / Bemerkung** 2.3. Massnahmenblatt E_14 "Waldleistungen vor dem Hintergrund der Klimaveränderung sichern und nutzen" Die Leistungen des Waldes aufführen: Die Wälder kühlen, speichern CO2, produzieren O2, reinigen die Luft (Feinstaub), speichern, filtrieren und transpirieren Wasser und bilden so Trinkwasser und Wolken. Wälder schwächen Stürme ab, bilden Humus, schützen den Boden vor Erosionen. Wälder sind äusserst wichtige Ökosysteme mit einer grossen genetischen Vielfalt. Für den Menschen ist der Wald ein Ort der Erholung. Spaziergänge im Wald fördern die Gesundheit. **Begründung** Der Wald mit seinen Leistungen ist unser wichtigster Verbündeter im Klimawandel. Er kann alles, was wir brauchen im Klimawandel. Im ganzen Bericht sind die Leistungen des Waldes viel zu wenig ersichtlich. Es geht im Klimawandel nicht nur um Kühlung, sondern um sehr viel mehr. Mehr Stürme, stärkere Regenfälle, stärkere Erosionen. Und der Wald speichert CO2! Und es geht um Biodiversität, die im Wald noch viel zu wenig erforscht ist. Deshalb: Wir müssen alles tun, um unsere Wälder besser zu schützen. Der Politik, der Verwaltung und der Bevölkerung ist die Wichtigkeit unserer Wälder viel zu wenig bewusst.	**Bemerkung** Es geht in einem ersten Schritt um die Schaffung von Grundlagen, sobald diese vorliegen, können explizite Angaben zu den Leistungen des Waldes erfolgen. Eine Sensibilisierung zum Thema Leistungen des Waldes erfolgt zudem ausserhalb des Richtplans. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
47210	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Das separate Massnahmenblatt wird begrüsst. **Begründung** Vgl. Bemerkungen zu den Zielsetzungen C43 im Strategieteil C4 Land- und Waldwirtschaft.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49269	FSU Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Wichtigkeit des Waldes mit seiner Leistung als «Klimaanlage», Schutz vor Naturgefahren etc. ist verständlich. Das Massnahmenblatt ist dabei sehr oberflächlich gehalten – da es aber um die Erarbeitung von Grundlagen und die Analyse von Wechselwirkungen geht, erscheint dies verständlich. Kann davon ausgegangen werden, dass, sobald Grundlagen vorhanden und Lösungsmöglichkeiten abgesteckt sind, konkretere Handlungsanleitungen formuliert werden, resp. sogar eine präzisiere Massnahme im Kantonalen Richtplan dazu erarbeitet wird? **Begründung** siehe oben	**Bemerkung** Es ist die Idee im Rahmen des Massnahmenblatts konkrete Ansätze herauszuarbeiten, welche zu einem späteren Zeitpunkt in das Massnahmenblatt integriert werden können. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51947	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Zielsetzung ist folgendermassen zu ergänzen: Der Kanton stellt sicher, dass der Wald auch unter sich stark verändernden Bedingungen seine Leistungen über die Grenzen des Waldes, z.B. bei Frischluftkorridoren für Siedlungen oder beim Schutz vor Naturgefahren, durch Verjüngung der Waldbestände erfüllen kann. **Begründung** Damit wird die Anpassung des Waldes an die sich stark verändernden Bedingungen sichergestellt. Die Verjüngung der Waldbestände geschieht in natürlicher Form und wird von Waldeigentümern und durch Waldwirtschaft gefördert. Aktuell wird dies vor allem durch die teilweise überhöhten Wildbestände verunmöglicht. Diese sind so zu regulieren, dass bei Privaten keine oder möglichst geringe Schutzmassnahmen anfallen, um die Verjüngung zu sichern.	**Bemerkung** Die Verjüngung ist sicherlich ein wichtiger, aber nicht der einzige Ansatz, darum soll am Anfang offen an das Thema herangegangen werden. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48564	Lignum Holzwirtschaft Bern 3700 Spiez	**Antrag / Bemerkung** Die Zielsetzung ist so zu ergänzen, dass die Verjüngung der Waldbestände angestrebt wird. **Begründung** Damit wird die Anpassung des Waldes an die sich stark verändernden Bedingungen sichergestellt. Die Verjüngung der Waldbestände geschieht in natürlicher Form und wird von Waldeigentümern und durch Waldwirtschaft gefördert. Aktuell wird dies vor allem durch die teilweise überhöhten Wildbestände verunmöglicht. Die Lignum Holzwirtschaft Bern fordert, diese so zu regulieren, dass bei Privaten keine oder möglichst geringe Schutzmassnahmen anfallen, um die Verjüngung zu sichern.	**Bemerkung** Die Verjüngung ist sicherlich ein wichtiger, aber nicht der einzige Ansatz, darum soll am Anfang offen an das Thema herangegangen werden. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49492	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** E_14 Waldleistungen vor dem Hintergrund der Klimaveränderung sichern und nutzen: Mittel für Waldeigentümer bereitstellen **Begründung** Dieses Ziel ist nur in Zusammenarbeit mit den Waleigentümern realisierbar. Es braucht deshalb zwingend mehr kantonale Mittel um die Waldverjüngung mit klimatauglichen Bäumen voranzutreiben. Ebenfalls braucht es konsequente Massnahmen gegen den Wildverbiss. Ansonsten verkommt diese Massnahme zum zahnlosen Papiertiger.	**Bemerkung** Es geht in diesem Massnahmenblatt um die Bereitstellung von Grundlagen, die Frage der benötigten finanziellen Mittel folgt zu einem späteren Zeitpunkt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48047	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Il faut permettre une ou des éoliennes en forêt. **Justification** Les synergies sont évidentes avec les activités forestières. Il faut utiliser des machines qui peuvent être montées avec des grues "tour" ou grimpantes directement sur le mât (climbcrane). La surface déboisée passe de 1500m^2 à 400m^2. La biodiversité est moindre en forêt. L'intégration paysagère d'éoliennes en forêt est meilleure grâce à l'atténuation de la canopée des arbres.	**Remarque** L’autorisation de turbines à l’intérieur d’un parc éolien ne relève pas du plan directeur. Une procédure d’aménagement et d’autorisation spécifique est nécessaire. La législation sur les forêts est applicable. **Évaluation** Prise de connaissance
48517	"Freundinnen und Freunde des Könizbergwaldes"	**Antrag / Bemerkung** Maßnahme E 14 abändern:	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Petitionskomitee mit 11 Mitgliedern 3097 Liebefeld	Das AWN soll Maßnahmen einleiten, die den Wald als Lebensraum von 25'000 Arten zur Entfaltung bringt und seine Vitalität und Resilienz fördert. Die Nutzungen der Wälder sowie Eingriffe sollen schonend und nachhaltig erfolgen, sodass der Erhalt der Ökosysteme mit ihren Leistungen sowie der Arten und genetischen Vielfalt sichergestellt sind. Das erfordert eine Sensibilisierung der Waldbewirtschafter und -besitzer, insbesondere des Kantons als größter Waldbesitzer mit Vorbildfunktion. **Begründung** Die heutige industrialisierte Waldbewirtschaftung muss dringend überdenkt, bzw. geändert werden, wenn der Wald seine für uns lebenswichtigen Funktionen in Zeiten des Klimawandels wahrnehmen kann. Das erfordert eine Sensibilisierung sämtlicher Waldbewirtschafter*innen.	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt E_04 Biodiversität im Wald berücksichtigt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49527	Berner Waldbesitzer BWB 3012 Bern	**Antrag / Bemerkung** Massnahmen zur Reduktion des Wildtiereinflusses auf Wälder im Abschnitt Massnahmen erfassen, bzw. negative Wechselwirkung Wald-Wild aufnehmen. **Begründung** Unter negativen Einwirkungen des Klimawandels muss dringend der Wildtiereinfluss auf den Wald berücksichtigt werden, da die hohen Wildtierbestände eine Anpassung der Wälder an den Klimawandel erheblich erschweren und die Waldleistungen beeinträchtigen.	**Bemerkung** Es geht in einem ersten Schritt um die Schaffung von Grundlagen, zudem gibt es umfängliche Massnahmen zum Thema ausserhalb des Richtplans. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48329	Groupe E Greenwatt 1673 Granges-Paccot	**Demande / remarque** Permettre la construction d'éoliennes en forêt **Justification** Bonne intégration paysage Mesures de compensation pouvant améliorer les forêts en diversifiant les espèces animales et végétales s'y trouvant + favoriser un entretien différencié qui aidera les forêts à s'adapter au réchauffement climatique	**Remarque** La construction et la desserte d’éoliennes en forêt sont déjà possibles. **Évaluation** Prise de connaissance
48970	Commune mixte de Plateau de Diesse	**Demande / remarque**	**Remarque**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	2515 Prêles	Permettre la construction d'éoliennes en forêt **Justification** Bonne intégration paysage Mesures de compensation pouvant améliorer les forêts en diversifiant les espèces animales et végétales s'y trouvant + favoriser un entretien différencié qui aidera les forêts à s'adapter au réchauffement climatique. Les synergies sont évidentes avec les activités forestières. Il faut utiliser des machines qui peuvent être montrées avec des grues "tour" ou grimpantes directement sur le mât (climbcrane), la surface déboisée passe de 1500m^2 à 400m^2. La biodiversité est moindre en forêt. L'intégration paysagère d'éoliennes en forêt est meilleure grâce à l'atténuation de la canopée des arbres.	La construction et la desserte d'éoliennes en forêt sont déjà possibles. **Évaluation** Prise de connaissance
48848	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Wichtig ist die Koordination mit dem Ziel der Biodiversität E_04 **Begründung** Wir unterstützen grundsätzlich dieses Ziel, erachten es aber als wenig konkret.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48516	"Freundinnen und Freunde des Könizbergwaldes" Petitionskomitee mit 11 Mitgliedern 3097 Liebefeld	**Antrag / Bemerkung** Zielsetzungen ergänzen um alle Funktionen des Waldes! Der Kanton stellt sicher, dass der Wald auch unter sich stark verändernden Bedingungen seine äußerst wichtigen Leistungen wie Kühlung, CO2-Speicher, Sauerstoff-Produzent, Luftreiniger, Speicherung, Filtrierung und Transpirieren von Wasser und Bildung von Trinkwasser und Wolken, Schutz vor Stürmen, Bildung von Humus und Schutz vor Naturgefahren erfüllen kann. Hauptziel E vor C **Begründung** Die Wichtigkeit der für uns alle lebenswichtigen Funktionen des Waldes müssen klar ersichtlich sein. Bei den Hauptzielen: Natur und Landschaft sind unsere Lebensgrundlagen. Ohne sie keine wirtschaftliche Entwicklung. Sie gehören darum an erster Stelle.	**Bemerkung** Es geht in einem ersten Schritt um die Schaffung von Grundlagen, sobald diese vorliegen, können explizite Angaben zu den Leistungen des Waldes erfolgen. Alphabetische Nennung der Hauptziele stellt in diesem Zusammenhang keine Wertung der Wichtigkeit dar. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Massnahme A_01 Baulandbedarf Wohnen bestimmen Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
49485	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** A_01 Baulandbedarf Wohnen bestimmen **Begründung** Die Aktualisierung der Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51951	Berner KMU 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** A_01 Baulandbedarf Wohnen bestimmen und A_05 Baulandbedarf Arbeiten bestimmen (Den Boden haushälterisch nutzen und die Siedlungsentwicklung konzentrieren): Mit der vorgeschlagenen Streichung des Satzes „Verfügt die Gemeinde über deutlich zu grosse Baulandreserven, dann zeigt sie auf, wie diese verkleinert werden können.“ ist der, für die Streichung ursächlichen Motion 189-2021 und der Rechtssicherheit nicht Genüge getan. In beiden Massnahmenblättern ist zu ergänzen, dass die Anliegen der Gemeinden zur Verflüssigung von Baulandreserven und Kompensationen durch den Kanton geprüft werden müssen. Kompensationen im Verhältnis 1:1 sollen gefördert werden. Die Massnahmenblätter A_01 und A_05 müssen präzisiert werden. **Begründung** -	**Bemerkung** Die bisherige Praxis des AGR, dass auf die Prüfung von raumplanerischen Anliegen der 31er Gemeinden verzichtet wird, wird gemäss überwiesener Motion M189-2021 gestrichen und die betroffenen Gemeinden entsprechend informiert. An der Praxis der doppelten Kompensation wird festgehalten. Begründung: Der Bund macht folgenden Genehmigungsvorbehalt: Auf die Streichung des Satzes «Verfügt die Gemeinde über deutlich zu grosse Bauzonenreserven, dann zeigt sie auf, wie diese verkleinert werden können» ist zu verzichten. Ansonsten kann der Bundesauftrag gemäss Art. 15 Abs. 2 RPG (Überdimensionierte Bauzonen sind zu reduzieren; dieser Auftrag ist gemäss Bund von allen betroffenen Gemeinden umzusetzen) nicht umgesetzt werden. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
49366	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Auf die Streichung des letzten Punktes unter "Rahmenbedingungen" ist zu verzichten. **Begründung** Die Rückzonung zu grosser Baulandreserven ist ein zentrales Element der Siedlungsentwicklung nach innen. Eine Streichung der Rahmenbedingung würde diesem Ziel somit diametral zuwiderlaufen. Aus den Erläuterungen wird zudem nicht klar, warum aus der Annahme der erwähnten Motion eine Notwendigkeit zur Streichung hervorgeht. Aus unserer Sicht widersprechen sich die Motion und die Rahmenbedingung nicht grundsätzlich.	**Bemerkung** Gemäss Genehmigungsvorbehalt des Bundes **Beurteilung** berücksichtigt
49259	FSU Mittelland	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	3001 Bern	Aufgrund der Motion Freudiger soll neu auf die doppelte Kompensation von Einzonungen bei Gemeinden mit deutlich zu grossen Baulandreserven verzichtet werden. Dazu wird der Satz, «Verfügt die Gemeinde über deutlich zu grosse Baulandreserven, dann zeigt sie auf, wie diese verkleinert werden können» gestrichen. Aus diesem Satz leitete das AGR die doppelte Kompensationspflicht ab. Die Streichung der doppelten Kompensationspflicht führt dazu, dass Gemeinden bei einer Arrondierung ihrer Bauzonen im Rahmen einer Ortsplanungsrevision wieder mehr Spielraum haben. Gleichzeitig werden deutlich zu grosse Baulandreserven nicht zwangsläufig verringert. Der Vorstand des FSU Mittelland ist der Meinung, dass das RPG den Kantonen den allgemeinen Auftrag gibt, die Bauzone zu reduzieren, wenn diese zu gross bemessen ist. Mit dem Richtplan kann der Kanton konkrete Gemeinden adressieren, welche dies anzugehen haben. Er zeigt den Fokus der Kantonsplanung auf und schtützte bisher jene Gemeinden, die verhältnismässig geplant haben. Diesen Aspekt erachten wir als grundsätzlich richtig. Was der zweite Teil des zur Streichung vorgesehenen Satzes «dann zeigt sie auf, wie diese verkleinert werden können» in der Praxis aber genau umfasste, blieb in der Umsetzung unklar und wurde durch das AGR in der Vergangenheit vielleicht auch etwas zu restriktiv angewendet. Konkrete Massnahmen (insbesondere grossflächige Auszonungen) übersteigen oftmals die (politischen/finanziellen) Möglichkeiten der Gemeinden und so bleiben die bisher in der Praxis angewandten Massnahmen (insbesondere das nicht eintreten auf Planungen) zur Reduktion zu grosser Baulandreserven wenig griffig. Ggf. müsste sich der Kanton auch überlegen Enteignungen oder Auszonungen (mit) zu finanzieren oder eine Art Bauzonenhandel zwischen den Gemeinden zu organisieren. Überdies erachten wir die bisherige Praxis des Nichteintretens auf materielle Änderungen von Gemeinden mit deutlich zu grosser Baulandreserve als nicht zielführend, weil dadurch auch sinnvolle und für die Gemeinden wichtige Vorhaben, die nicht im engsten Sinne der Siedlungsentwicklung nach Innen folgen verhindert werden. Die bisherige Praxis der standardmässig angeordneten doppelten Kompensationspflicht kann dieselbe Wirkung haben und so verhindern, dass	Die bisherige Praxis des AGR, dass auf die Prüfung von raum-planerischen Anliegen der 31er Gemeinden verzichtet wird, wird gemäss überwiesener Motion M189-2021 gestrichen und die betroffenen Gemeinden entsprechend informiert. An der Praxis der doppelten Kompensation wird festgehalten. Begründung: Der Bund macht folgenden Genehmigungsvorbehalt: Auf die Streichung des Satzes «Verfügt die Gemeinde über deutlich zu grosse Bauzonenreserven, dann zeigt sie auf, wie diese verkleinert werden können» ist zu verzichten. Ansonsten kann der Bundesauftrag gemäss Art. 15 Abs. 2 RPG (Überdimensionierte Bauzonen sind zu reduzieren; dieser Auftrag ist gemäss Bund von allen betroffenen Gemeinden umzusetzen) nicht umgesetzt werden. Es wird aber davon abgesehen, einen neuen Ansatz zur Reduktion von zu grossen Bauzonen einzuführen. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Bauland am richtigen Ort angeordnet werden kann. Nichtsdestotrotz ist das Anliegen, zu grosse Bauzonen zu reduzieren, weiterhin berechtigt. Der Vorstand des FSU Mittelland unterstützt die Streichung der doppelten Kompensationspflicht, iwenn gleichzeitig ein neuer, flexiblerer Ansatz zur Reduktion zu grosser Bauzonen eingeführt wird. **Begründung** siehe oben	
50070	Gemeinde Linden	**Antrag / Bemerkung** Bauzonen sollten mit differenzierten Wachstumsannahmen und der Dichte der bestehenden Bebauung festgelegt werden. Aktuell werden die nicht überbauten Bauzonen berücksichtigt. In Gemeinden, welche unterdurchschnittlich dicht bebaut sind, wird zusätzlich das Verdichtungspotenzial in den überbauten Gebieten angerechnet. Die Gemeinden sollen nicht am Siedlungs-rand wachsen, sondern sich schwerpunktmässig nach innen entwickeln. Damit soll die Zersiedelung gestoppt und das Kulturland geschont werden. Gleichzeitig soll die Qualität des Siedlungsgebiets gehalten oder verbessert werden. Einzonungen sind nur noch in gut begründeten Fällen, vor allem in Zentrumsgemeinden und in Regionalzentren, möglich. Grundsätzliche Stellungnahme der Gemeinde Linden: Der aktuelle, geltende Richtplan führt zum Rückgang unserer Landbevölkerung und fördert die Abwanderung, was auch aus wirtschaftspolitischer Sicht für unsere Gemeinde sehr ungünstig ist. Junge Bürger die in Linden aufgewachsen sind, die in Linden weiterhin wohnen und ihre Kinder grossziehen möchten, sind gezwungen abzuwandern, weil entsprechender Wohnraum (Mietwohnungen) fehlt. Unsere Erfahrungen zeigen, dass in Linden vor allem Bauland für die Realisierung eines Einfamilienhauses gefragt ist. Mietwohnungen geniessen bei uns geringere Priorität. Die weitere Entwicklung der Landgemeinden wird mit dem vorliegenden Richtplan massiv eingeschränkt und führt zu enormen, finanziellen Schwierigkeiten. Daneben werden wichtige, für eine Gemeinde überlebenswichtige Angebote, allen voran	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		genügende 0V-Angebote, nach und nach abgebaut. **Begründung** -	
50982	Gemeinde Lenk i. S.	**Antrag / Bemerkung** Berechnungsformel und –kriterien für den theoretischen Baulandbedarf Wohnen: Die Berechnung ist zu hinterfragen und anzupassen. **Begründung** Neuer Wohnraum für Einheimische kann z.B. an der Lenk keiner geschaffen werden, u.a. durch einen falschen Berechnungsmechanismus beim Wohnbaulandbedarf (Erweiterung Dauersiedlungsgebiet). Die Anzahl der effektiven Bevölkerung wird nicht eingerechnet, dadurch entsteht ein falsches Verhältnis resp. es entstehen sehr viele Nutzungsreserven. Somit sind die Nutzungsreserven derart hoch und der Saldo des Wohnbaulandbedarfs wird immer im Minus bleiben (systematischer Fehler).	**Bemerkung** An der Berechnung gemäss MB A_01 wird festgehalten. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50673	Regionalkonferenz Bern-Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Passus «Verfügt die Gemeinde über deutlich zu grosse Baulandreserven, dann zeigt sie auf, wie diese verkleinert werden können» wird gestrichen. Dies resultiert in der Abschaffung der doppelten Kompensation von FFF und ist vorteilhaft für die Gemeinden. Es darf jedoch bezweifelt werden, dass das ARE dies genehmigt. Das ARE hat 2016 Vorbehalte gegen den kantonalen Richtplan bei der Ausdehnung des Siedlungsgebiets geltend gemacht. Die doppelte Kompensation war eine Massnahme des Kantons, damit der kantonale Richtplan genehmigungsfähig ist. Es ist für eine – quantitativ – erfolgreiche Innenentwicklung unabdingbar, dass Massnahmen ergriffen werden, um abseitige und zu grosse Bauzonen zu reduzieren. Der Kanton müsste genügende finanzielle Mittel bereitstellen, mit denen Entschädigungen bei Auszonungen geleistet werden könnten, um die kompakte Siedlungsentwicklung zu fördern. Grund: Für die meisten (kleinen) Gemeinden der RKBM ist es aufgrund der damit verbundenen Entschädigungen praktisch nicht möglich, aktiv Auszonungen anzugehen. Denkbar wäre eine (erneute) Änderung des Baugesetzes, mit welcher	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Gemeinden verpflichtet würden, einen bestimmten Prozentsatz der Mehrwertabschöpfungen an den Kanton weiterzuleiten, welche im Sinne dieses Finanzierungsmodells zweckbestimmt wären. Die RKBM macht zudem auf das ab 2024 geplante Kompensationsmodell FFF der RKBM aufmerksam, mit dem ein Abtausch von Flächen («abseitig, aber eingezont und in Gemeinde mit WBB» gegen «zentral aber in Gemeinde ohne WBB») aufmerksam. **Begründung** -	
48882	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Der Vollständigkeit halber weisen wir erneut auf die Problematik der Baulandbedarfs-Berechnung in Thun hin, die wir in früheren Jahren bereits wiederholt thematisiert haben, die bis heute aber in keiner Weise behoben wurde. Die Stadt Thun ist nach wie vor für Um- und Einzonungen auf eine grosszügige Ausnahmeregelung über den kantonalen Baulandbedarf angewiesen (z.B. Areale Siegenthalergut, Rosenau-Scherzligen). **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48902	Regionalkonferenz Emmental 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Die Anpassung der Massnahme wirft die Frage auf, ob es damit keine Gemeinden mehr gibt, die «blockiert» sind, da sie zu viele Bauzonenreserven haben. Dementsprechend müsste jede Gemeinde nur noch einfach kompensieren? Falls dies der Fall ist, erachten wir diese Anpassung als sehr sinnvoll. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50165	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Anpassung wird begrüsst. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49459	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die Anpassung wird begrüsst. Ausreichend ist aber bereits eine Streichung des Merkblatts vom 16. September 2016. **Begründung** Mit der Streichung des Passus: «Verfügt die Gemeinde über deutlich zu grosse Baulandreserven, dann zeigt sie auf, wie diese verkleinert werden können.», wird auf die Motion «Sinnvolle raumplanerische Lösungen ermöglichen – Doppelte Kompensationspflicht bei Einzonungen abschaffen» (189-2021) reagiert. Die Streichung ist zu begrüssen, wobei zu betonen ist, dass mit einer weniger weitgehenden Massnahme dasselbe Resultat schneller erzielt werden könnte. Entscheidend und wirksam kann die Motion nämlich bereits mit dem Streichen des Merkblattes vom 2. September 2016 umgesetzt werden (nicht öffentlich einsehbar). Dieses führte in den letzten Jahren zu einer rechtlich nicht abgestützten Doppelkompensation und bürokratisch untragbaren Aufwänden. Mit anderen Worten liesse sich die Motion ohne aufwändige Richtplananpassung umsetzen.	Die bisherige Praxis des AGR, dass auf die Prüfung von raumplanerischen Anliegen der 31er Gemeinden verzichtet wird, wird gemäss überwiesener Motion M189-2021 gestrichen und die betroffenen Gemeinden entsprechend informiert. An der Praxis der doppelten Kompensation wird festgehalten. Begründung: Der Bund macht folgenden Genehmigungsvorbehalt: Auf die Streichung des Satzes «Verfügt die Gemeinde über deutlich zu grosse Bauzonenreserven, dann zeigt sie auf, wie diese verkleinert werden können» ist zu verzichten. Ansonsten kann der Bundesauftrag gemäss Art. 15 Abs. 2 RPG (Überdimensionierte Bauzonen sind zu reduzieren; dieser Auftrag ist gemäss Bund von allen betroffenen Gemeinden umzusetzen) nicht umgesetzt werden. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48687	Rüschegg	**Antrag / Bemerkung** Die doppelte Kompensationspflicht für Umzonungen in Gemeinden mit zu grossen Baulandreserven ist gemäss Beschluss des Grossen Rates umzusetzen. **Begründung** Mit der Aufhebung der doppelten Kompensationspflicht ist in Zukunft auch für Gemeinden in Randgebieten ein moderates Wachstum möglich.	**Bemerkung** An der Praxis der doppelten Kompensation wird festgehalten. Begründung: Der Bund macht folgenden Genehmigungsvorbehalt: Auf die Streichung des Satzes «Verfügt die Gemeinde über deutlich zu grosse Bauzonenreserven, dann zeigt sie auf, wie diese verkleinert werden können» ist zu verzichten. Ansonsten kann der Bundesauftrag gemäss Art. 15 Abs. 2 RPG (Überdimensionierte Bauzonen sind zu reduzieren; dieser Auftrag ist gemäss Bund von allen betroffenen Gemeinden umzusetzen) nicht umgesetzt werden. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51935	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Rahmenbedingung “Verfügt die Gemeinde über deutlich zu grosse Baulandreserven, dann zeigt sie auf, wie diese verkleinert werden können.” ist zu belassen. **Begründung** Die vom Grossen Rat überwiesene Richtlinienmotion 189-2021 bezog sich nur	**Bemerkung** Die bisherige Praxis des AGR, dass auf die Prüfung von raumplanerischen Anliegen der 31er Gemeinden verzichtet wird, wird gemäss überwiesener Motion M189-2021 gestrichen und die betroffenen Gemeinden entsprechend informiert. An der Praxis der doppelten Kompensation wird festgehalten. Begründung: Der Bund macht folgenden Genehmigungsvorbehalt: Auf

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		auf die Praxis des AGR, wobei als wichtigste Kritik angebracht wurde, dass Planungsanliegen von Gemeinden mit zu grossen Baulandreserven nicht einmal geprüft wurden. Die Motionär*innen hielten fest: “Die vorliegende Motion verlangt eine sofortige Aufhebung der nach Auffassung der Motionäre gesetzwidrigen Praxis des AGR (Verweigerung der Prüfung von raumplanerischen Anliegen und Kompensation 2:1).”. Es war keine Rede davon, dass Gemeinden mit zu grossen Baulandreserven plötzlich gar keine Auszonungen mehr vornehmen sollen. Das Massnahmenblatt des Richtplans wurde in der Motion nicht einmal erwähnt. Die vorgeschlagene Anpassung des Massnahmenblatts suggeriert nun aber, dass Gemeinden mit zu grossen Baulandreserven diese nicht mehr verkleinern müssen. Art. 15 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes hält klar fest, dass überdimensionierte Bauzonen zu reduzieren sind. Der Kanton hat das geltende Recht umzusetzen, deshalb ist von dieser bundesrechtswidrigen Anpassung abzusehen. Eine Praxisänderung des AGR im Sinne der Motionär*innen ist ausreichend.	die Streichung des Satzes «Verfügt die Gemeinde über deutlich zu grosse Bauzonenreserven, dann zeigt sie auf, wie diese verkleinert werden können» ist zu verzichten. Ansonsten kann der Bundesauftrag gemäss Art. 15 Abs. 2 RPG (Überdimensionierte Bauzonen sind zu reduzieren; dieser Auftrag ist gemäss Bund von allen betroffenen Gemeinden umzusetzen) nicht umgesetzt werden. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
46977	EWG Eriswil 4952 Eriswil	**Antrag / Bemerkung** Die Reduktion von Baulandreserven ist richtigerweise nicht mehr enthalten. **Begründung** Die Reduktion von Baulandreserven hat die Gemeinden in ihrer Planungsarbeit blockiert. Gut, ist dieses Hindernis abgeschafft worden. Um der Baulandhortung entgegen zu wirken, könnte eine gesetzliche Grundlage für Wiederauszonungen (ohne Entschädigungsfolge) geschaffen werden, falls innert einer gewissen Frist keine Überbauung erfolgt.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50981	Gemeinde Lenk i.S.	**Antrag / Bemerkung** Die Streichung der Bestimmung «Verfügt die Gemeinde über deutlich zu grosse Baulandreserven, dann zeigt sie auf, wie diese verkleinert werden können» aufgrund der vom Grossen Rat überwiesenen Motion «Sinnvolle raumplanerische Lösungen ermöglichen - Doppelte Kompensationspflicht bei Einzonungen abschaffen» wird begrüsst.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung -	
50983	Gemeinde Lenk i.S.	**Antrag / Bemerkung** Ein- und Umzonungsvoraussetzung Erschliessung: Eine Mindestfreifläche betreffend Befreiung von der EGK ist im ländlichen Raum unumgänglich. Der Richtplan und ggf. die Bauverordnung sind entsprechend anzupassen. Die im Massnahmenplan A_01 festgehaltenen Mindestanforderungen von EGK F resp. E ist anzupassen. Für die Einzonung von Arbeitszonen bis zu einer Grösse von 1 ha ist die EGK ganz aufzuheben. Für die Einzonung/Umzonung von WMK ist eine Freifläche von mind. 1000 m2 (keine Mindestanforderung der EGK bis 1000 m2) aufzunehmen. **Begründung** -	**Bemerkung** Gestützt auf die Motion Knutti (M 172-2022) wird z.Z. die Anpassung der Bauverordnung (und subsidiär der entsprechenden Massnahmenblätter im kantonalen Richtplan) geprüft. Eine allfällige Umsetzung würde im Rahmen des Richtplancontrollings '24 erfolgen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
50984	Gemeinde Lenk i.S.	**Antrag / Bemerkung** Ein- und Umzonungsvoraussetzung haushälterischer Umgang mit dem Boden: Die Raumnutzerdichte resp. die minimale GFZo bei Umzonungen und Neueinzonungen muss angepasst werden. Antrag: Für geringfügige Einzonungen und Umzonungen bis 1000 m2 ist keine minimale GFZo vorzusehen. **Begründung** Vor allem bei geringfügigen Einzonungen/Umzonungen von 500 m2 sind die verlangten Mindestwerte nicht realistisch und umsetzbar. Bei grösseren Überbauungen und Arealentwicklungen machen die Mindestwerte Sinn. Es müssen Ausnahmemöglichkeiten geschaffen resp. Ausnahmen davon ermöglicht werden.	**Bemerkung** Von zusätzlichen generellen Ausnahmebestimmungen wird abgesehen. Das MB A_01 ermöglicht bereits jetzt die Abweichung in Einzelfällen von der minimalen GFZo (z.B. wenn Umzonungen zu einer Siedlungsentwicklung nach innen führen; andere raumplanerische Gründe geltend gemacht werden können; Wahrung von Qualitäten im Umfeld von Baudenkmälern oder in Strukturerhaltungsgebieten). **Beurteilung** nicht berücksichtigt
46986	Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	**Antrag / Bemerkung** Ermittlung des Baulandbedarfs Wohnen: Die vom AGR angewendete Praxis, dass immer der aktuelle Wert der Raumnutzerdichte relevant ist für die Frage, ob die Nutzungsreserven innerhalb der WMK angerechnet werden müssen oder nicht, ist nicht sinnvoll. Es muss entweder im Richtplan auf eine sinnvolle	**Bemerkung** Die Praxisanwendung wird überprüft **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Lösung geändert oder die Praxis beim AGR angepasst werden. **Begründung** In unserer Region gibt es den Fall einer Gemeinde welche über 4 Jahre an einer OP-Revision gearbeitet hat. In der ersten Vorprüfung wurde betreffend die Anrechnung der inneren Reserven kein Vorbehalt gemacht, nach der Einreichung der Unterlagen zur zweiten VP wurden die Unterlagen zurückgewiesen, weil die Raumnutzerdichte anstelle von 53 "nur" 52.98 beträgt..... Wenn man bedenkt welche Arbeit und Kosten die Gemeinde für eine OP aufbringt, darf so etwas nicht passieren.	
48940	Einwohnergemeinde Oberwil i.S.	**Antrag / Bemerkung** Für geringfügige Einzonungen und Umzonungen bis 1’000 m2 (keine minimale GFZo bis 1’000 m2) ist keine Mindest-GFZo vorzusehen. **Begründung** Sehr erfreulich ist , dass nun die im Grossen Rat überwiesene Motion umgesetzt wird zur Aufhebung der Praxis betr. Kompensation 2:1 bzw. Verweigerung der Prüfung von Orts-planungen. Bislang mussten Gemeinden mit einem gewissen Umfang an überschüssigen Baulandreserven dann, wenn sie noch einzonen wollten, die doppelte Menge auszonen (2:1). In anderen Gemeinden mit noch mehr überschüssigen Baulandreserven verweigerte das AGR gleich gänzlich eine Prüfung der Planung. Dieser unhaltbare Zustand wird nun beendet. Er verhinderte auch Projekte zur Baulandmobilisierung, indem von Überbauungen abgesehen wurde, weil die Hürde (Doppelkompensation) und die daraus sich ergebenden Folgen (Entschädigungspflicht, Enteignung usw. usf.) schlicht zu hoch war. Jedoch müsste auch die Problematik der Mindest-GFZo im Massnahmenblatt A_01 mit einer minimalen Freifläche versehen werden. Zusätzlich zu der umgesetzten Motion muss die Raumnutzerdichte resp. die minimale GFZo bei Umzonungen und Neueinzonungen angepasst werden. Die vom Kanton verlangten Mindestwerte sind in der Praxis nicht umsetzbar resp. die Mindestfläche viel zu hoch angesetzt. Gerade für kleinere Baulandkorrekturen oder geringfügige Einzonungen/Umzonungen von 1’000 m2 sind diese Vorgaben so dann nicht mehr	**Bemerkung** Von zusätzlichen generellen Ausnahmebestimmungen wird abgesehen. Das MB A_01 ermöglicht bereits jetzt die Abweichung in Einzelfällen von der minimalen GFZo (z.B. wenn Umzonungen zu einer Siedlungsentwicklung nach innen führen; andere raumplanerische Gründe geltend gemacht werden können; Wahrung von Qualitäten im Umfeld von Baudenkmälern oder in Strukturerhaltungsgebieten). **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		realistisch. Bei grösseren Überbauungen ist dies sinnvoll – auch im ländlichen Raum. Jedoch müssen Ausnahmetatbestände geschaffen resp. Ausnahmen davon ermöglicht werden.	
46916	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Kapitel Rahmenbedingungen, S. 2: Auf das Streichen der Ausführungen unter dem letzten Aufzählungszeichen ist unbedingt zu verzichten. **Begründung** Die Reduktion von "deutlich zu grossen Baulandreserven" entspricht einem Auftrag aus dem Bundesgesetz (RPG Art. 3 Abs. 3 Bst. a'bis sowie Art. 15 Abs. 1 und 2). Ein Streichen dieser Aufzählung widerspricht folglich den Planungsgrundsätzen gemäss RPG Art. 3 sowie den Vorgaben für die Bauzonen in Art. 15. Der Argumentation in den Erläuterungen kann nicht gefolgt werden. Dass Gemeinden mit deutlich zu grossen Baulandreserven trotzdem ein gewisser Handlungsspielraum gewährt werden sollte, ist nachvollziehbar. Für die Berücksichtigung des politischen Willens des Grossen Rats sollte jedoch die Praxis des AGR angepasst werden und nicht das Massnahmenblatt A_01. Eine Aufweichung der Vorgaben im Massnahmenblatt A_01 im kantonalen Richtplan ist nicht im Interesse einer nachhaltigen Raumentwicklung. Es wird bezweifelt, inwiefern das Streichen des Absatzes zu einer Veränderung der kritisierten Praxis führt. In der Motion selbst ist ja festgehalten, dass "D(d)iese einschneidende Praxis (...) weder im RPG noch im Baugesetz und ebensowenig im Richtplan konkret so vorgeschrieben" ist. Gemäss Motion ist zudem die "...Liste der Anliegen mit doppelter Kompensationspflicht bzw. der Anliegen, die gar nicht mehr geprüft worden, inzwischen kürzer geworden...". In erster Linie sollte also geprüft werden, wie viele Gemeinden tatsächlich noch betroffen sind und in einem zweiten Schritt der Spielraum mit den betroffenen Gemeinde ausgelotet werden, statt eine Vorgabe des eidgenössischen Gesetzgebers in einem strategischen Instrument von kantonaler Reichweite aufzuweichen.	**Bemerkung** Gemäss Genehmigungsvorbehalt des Bundes **Beurteilung** berücksichtigt
48813	SP Wattenwil	**Antrag / Bemerkung** Massnahme	**Bemerkung** Das MB A_01 (Baulandbedarf Wohnen bestimmen) fokussiert auf die Ermittlung des

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Der Satz: "Die Kriterien zur Bemessung des 15-jährigen Baulandbedarfs Wohnen und die Kriterien zur Zonenausscheidung werden mit der Genehmigung des Richtplans festgesetzt (siehe Rückseite). Sie sind bei Nutzungsplanungen der Gemeinden zu berücksichtigen." Die Massnahmen müssten anders definiert werden. **Begründung** Die künstliche Beschränkung der Baulandreserven verteuert die Landkosten. Hier müsste man sich Gedanken machen, wie man konsequent auch günstigen Wohnraum zur Verfügung stellen könnte.	Wohnbaulandbedarfs und legt die Anforderungen für Ein- und Umzonungen fest. Auf weitergehende Anforderungen für Gemeinden in der Nutzungsplanung i.S. "preisgünstiger Wohnungsbau" wird im MB A_01 verzichtet. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48669	Region Oberaargau Geschäftsstelle 4900 Langenthal	**Antrag / Bemerkung** Mit der vorliegenden Anpassung A_01 wird die Problematik in Bezug zur Umsetzung der erwähnten Motion korrekterweise korrigiert. Die zentralen Inhalte des diesbezüglichen AGR-Merkblatts sollten jedoch im KRP und nicht allein im Rahmen eines Merkblatts festgehalten werden. **Begründung** Die wesentlichen Inhalte des Merkblattes mit den damit verbundenen Konsequenzen sind behördenverbindlich zu bedeutsam, um sie allein in einem Merkblatt aufzuführen.	**Bemerkung** Es wird davon abgesehen, das Massnahmenblatt A_01 mit den für die konkreten Umsetzungsschritte in der Praxis (Merkblatt) vorgesehenen Inhalten zu ergänzen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49627	Conseil du Jura bernois (CJB) 2520 La Neuveville	**Demande / remarque** Pour cette mesure-ci, nous souhaitons rappeler que le plan directeur doit pouvoir garantir un équilibre entre les terrains à bâtir et l'utilisation des terrains agricoles. **Justification** Favoriser notamment la densification en zones bâties et la rénovation des friches.	**Évaluation** Prise de connaissance
48486	Interessengemeinschaft (IG) ländlicher Raum 3800 Unterseen	**Antrag / Bemerkung** Streichung der doppelten Kompensationspflicht: Sollte das ARE die Anpassung des Richtplans verweigern, müsste das AGR demnach das Merkblatt vom 2. September trotzdem vollumfänglich für unbeachtlich erklären lassen. Antrag: Für geringfügige Einzonungen und Umzonungen bis 1000 m2 (keine minimale	**Bemerkung** Zum Antrag "Für geringfügige Ein- und Umzonungen bis 1000m2 ist keine minimiale GFZo vorzusehen": Von zusätzlichen generellen Ausnahmebestimmungen wird abgesehen. Das MB A_01 ermöglicht bereits jetzt die Abweichung in Einzelfällen von der minimalen GFZo (z.B. wenn Umzonungen zu einer Siedlungsentwicklung nach innen führen; andere raumplanerische Gründe geltend gemacht werden können; Wahrung von

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		GFZo bis 1000 m2) ist keine Mindest-GFZo vorzusehen. Eine Mindestfreifläche betreffend Befreiung von der EGK ist im ländlichen Raum unumgänglich - siehe Ausführungen unter Verkehr und Mobilität. Antrag 2: Der Richtplan und ggf. die Bauverordnung sind entsprechend anzupassen. Die in Massnahmenblatt A_01 festgehaltenen Mindestanforderungen von EGK F resp. E ist anzupassen. Für die Einzonung von Arbeitszonen bis zu einer Grösse von 1ha ist die EGK ganz aufzuheben. Für die Einzonung/Umzonung von WMK ist eine Freifläche von mind. 1000 m2 (keine Mindestanforderung der EGK bis 1000 m2) aufzunehmen. **Begründung** Sehr erfreulich ist dagegen, dass nun die im Grossen Rat überwiesene Motion umgesetzt wird zur Aufhebung der Praxis betr. Kompensation 2:1 bzw. Verweigerung der Prüfung von Ortsplanungen. Bislang mussten Gemeinden mit einem gewissen Umfang an überschüssigen Baulandreserven dann, wenn sie noch einzonen wollten, die doppelte Menge auszonen (2:1). In anderen Gemeinden mit noch mehr überschüssigen Baulandreserven verweigerte das AGR gleich gänzlich eine Prüfung der Planung. Dieser unhaltbare Zustand wird nun beendet. Er verhinderte auch Projekte zur Baulandmobilisierung, indem von Überbauungen abgesehen wurde, weil die Hürde (Doppelkompensation) und die daraus sich ergebenden Folgen (Entschädigungspflicht, Enteignung usw. usf.) schlicht zu hoch war. Etwas verwundert ist die IG ländlicher Raum aber, dass für diese Umsetzung gleich der Richtplan angepasst werden muss. Gemäss Art. 15 Abs. 2 RPG sind überdimensionierte Bauzonen zu verkleinern, diese Verpflichtung steht ausser Frage. Die nun aufzuhebende Richtplanpassage verpflichtet Gemeinden mit deutlich zu grossen Baulandreserven aufzuzeigen, wie diese verkleinert werden können. Diese Verpflichtung wäre für sich genommen aber nicht das Problem. Das Problem ist die überbürokratische Umsetzung des AGR im Rahmen eines Merkblatts vom 2. September 2016, welche hieraus die vorerwähnte und rechtlich auch nicht haltbare Praxis zur Doppel-Kompensation entwickelt hat (denn eine solche weitreichende Einschränkung müsste in	Qualitäten im Umfeld von Baudenkmälern oder in Strukturerhaltungsgebieten). Zu den Anträgen "ÖV-Erschliessung": Von einer Mindestfreifläche betreffend Befreiung von der ÖV-EGK wird im kantonalen Richtplan abgesehen. Es wird daran erinnert, dass Gemeinden des Raumtyps «Hügel- und Berggebiete» bereits jetzt von der ÖV-EGK abweichen können. Von der Anpassung der Mindestanforderung im A_01 (betrifft nur Nicht-Kulturland) wird ebenso abgesehen wie von der Aufhebung einer nötigen ÖV-Erschliessung bei Einzonungen von Arbeitszonen bis zu einer Grösse von 1 ha. Es wird daran erinnert, dass die Bestimmungen, welche das Kulturland und die Fruchtfolgeflächen betreffen, abschliessend in der Bauverordnung geregelt werden. Gestützt auf die überwiesene Motion M172-2022 (Massive Einschränkungen für die Gemeinden und das Gewerbe korrigieren) wird z.Z. geprüft, inwieweit die diesbezüglichen Bestimmungen der Bauverordnung anzupassen sind. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		einem Gesetz verankert sein). Es hätte gereicht, dieses Merkblatt aufzuheben. Dann wäre es wieder an den Gemeinden gelegen, selbst Massnahmen vorzuschlagen, anstatt sich einem rigiden und auch nicht mehr sachdienlichen Korsett des AGR zu unterwerfen. Zusätzlich zu der umgesetzten Motion muss die Raumnutzerdichte resp. die minimale GFZo bei Umzonungen und Neueinzonungen angepasst werden. Die vom Kanton verlangten Mindestwerte sind in der Praxis nicht umsetzbar resp. die Mindestfläche viel zu hoch angesetzt. Gerade für kleinere Baulandkorrekturen oder geringfügige Einzonungen/Umzonungen von 500 m2 sind diese Vorgaben so dann nicht mehr realistisch. Bei grösseren Überbauungen ist dies sinnvoll - auch im ländlichen Raum. Jedoch müssen Ausnahmetatbestände geschaffen resp. Ausnahmen davon ermöglicht werden.	
48764	Gemeinderat Wynigen	**Antrag / Bemerkung** Um die Schliessung von Baulücken und die Siedlungsentwicklung nach Innen in abgelegenen kleineren Dörfern ohne ÖV-Anschluss zu erleichtern, sollen im kantonalen Richtplan nicht nur Gemeinden des Raumtyps "Hügel- und Berggebiete", sondern auch bestehende Siedlungen in peripheren Teilen anderer Gemeindetypen von den zwingenden Anforderungen an die ÖV-Erschliessung bei Ein- und Umzonungen von Nichtkulturland ausgeklammert werden **Begründung** Während der kantonale Richtplan die Gemeinden des Raumtyps "Hügel- und Berggebiete" von den Anforderungen an den ÖV-Anschluss bei Ein- und Umzonungen von Nichtkulturland ausklammert, gilt in anderen Gemeindetypen die ÖV-Erschliessung auch dann als zwingende Voraussetzung, wenn Ein- und Umzonungen in bestehenden kleinen Dörfern in hügeligen bzw. dezentral gelegenen Gemeindeteilen geprüft werden. Die Erschwerung oder Verunmöglichung der Siedlungsentwicklung nach Innen in kleinen Dörfern ohne öV-Anschluss steht im Widerspruch zu den Zielen der Siedlungsentwicklung nach Innen, der Schaffung kompakter Siedlungen und der	**Bemerkung** An der bestehenden Regelung im MB A_01 in Bezug auf die ÖV-Erschliessung von Wohn-, Misch- und Kernzonen wird festgehalten. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		angemessenen Dezentralisierung gemäss Raum-planungsgesetz. Es soll eine Möglichkeit zur Abweichung von den Anforderungen an die öV-Erschliessung geschaffen werden, welche in diesen Fällen nicht nur für die (eng ausgelegte) Schliessung von Baulücken, sondern grundsätzlich für Einzonungen zur Siedlungsentwicklung nach Innen gelten soll.	
47173	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Verzicht auf das Streichen von Punkt "Verfügt die Gemeinde über deutlich zu grosse Baulandreserven, dann zeigt sie auf, wie diese verkleinert werden können" **Begründung** Der Grundsatz, dass die Gemeinden keine zu grossen Baulandreserven aufweisen dürfen, gilt weiterhin (auch durch nationale Gesetzgebung).	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50740	Einwohnergemeinde Leissigen	**Antrag / Bemerkung** Wir appellieren deshalb an Sie, im Rahmen dieser (letzten) RPG-Revision auch die historisch gewachsene und strukturell bedingte Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur der ländlichen Gemeinden — insbesondere im Berner Oberland — entsprechend zu berücksichtigen. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
Massnahme A_08 Prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen von kantonaler Bedeutung fördern Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
49487	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** A_08: Hinweis: Verdichtung und Freiraum für das Klima widersprechen sich oft. **Begründung** Es braucht keine weiteren Vorgaben für die qualitative Verdichtung.	**Bemerkung** Die aus Sicht des Kantons prioritären Entwicklungsgebiete sollen neben einer angemessenen (quantitativen) Dichte auch qualitative Kriterien (hohe städtebauliche Qualität und Freiräume) erfüllen. Dies entspricht der vom Kanton Bern angestrebten "Siedlungsentwicklung nach innen" und erhöht anderseits die Akzeptanz bei der Bevölkerung und der Nachbarschaft zur Realisierung der entsprechenden Projekte. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
50763	Einwohnergemeinde Spiez Privatperson	**Antrag / Bemerkung** A08 Prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen von kantonaler Bedeutung fördern Aufnahme des Zentrums von Spiez als Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen -Anhang A **Begründung** s. angefügte Datei	**Bemerkung** Gebiete werden im Rahmen der kantonalen Synthese der RGSK als prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen in den Richtplan aufgenommen. Das Gebiet Zentrum Spiez kann im Rahmen der Synthese RGSK 2025 / AP 5. Generation erneut geprüft werden. Der Gemeinde steht eine Unterstützung auch im Rahmen des Programms SEin plus zur Verfügung (Beratungen, Staatsbeiträge an Qualitätssichernde Verfahren). **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48395	Einwohnergemeinde Burgdorf Baudirektion	**Antrag / Bemerkung** Burgdorf Neumatt aus der Liste Schwerpunkt Wohnen entlassen. **Begründung** Mit der Siedlung KEB im Neumattquartier, die gegenwärtig im Bau ist, entfällt dieser Schwerpunkt Wohnen.	**Beurteilung** berücksichtigt
49326	Verein seeland.biel/bienne c/o BHP Raumplan AG 3000 Bern 14	**Antrag / Bemerkung** Das prioritäre Entwicklungsgebiet Ipsach, Seezone ist im Richtplan zu belassen. **Begründung** Das Gebiet verfügt über eine sehr gute ÖV-Erschliessung und ist gemäss RGSK 2021 weiterhin eine langfristige Option für eine Siedlungserweiterung. Die Einzonung ist unabhängig vom Regiotram möglich. Mit dem ÖV-Konzept 2035 Agglomeration liegt ein Konzept für die Weiterentwicklung des ÖV-Netzes vor, das die Ziele des Regiotrams erfüllt bzw. übertrifft. Die Begründung für die Streichung aus dem kantonalen Richtplan ist nicht nachvollziehbar.	**Bemerkung** Auf die Streichung des Vorranggebietes Ipsach, Seezone wird verzichtet. Es verbleibt im MB A_08. **Beurteilung** berücksichtigt
49327	Verein seeland.biel/bienne c/o BHP Raumplan AG 3000 Bern 14	**Antrag / Bemerkung** Der Begriff «Prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen» ist zu überprüfen. **Begründung** In den aufgeführten Entwicklungsgebieten der Stadt Biel (aber auch in anderen Entwicklungsgebieten im Kanton Bern) sind z.T. stark durchmischte Nutzungen vorgesehen mit hohem Gewerbe-/Dienstleistungsanteil. Die Unterscheidung im kantonalen Richtplan zwischen	**Bemerkung** Der Massnahmentitel wird folgendermassen angepasst: "Prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen / gemischte Nutzungen von kantonaler Bedeutung fördern". **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		«Arbeitsschwerpunkten» und «Wohnschwerpunkten» wird der zunehmend angestrebten Nutzungsdurchmischung nicht gerecht.	
48334	Entwicklungsraum Thun ERT 3601 Thun	**Antrag / Bemerkung** Der ERT begrüsst die Aufnahme des Umstrukturierungsgebiets Heimberg – Gesamtentwicklung Bahnhof als prioritäre Siedlungsentwicklung von kantonaler Bedeutung. Die Aufnahme macht aufgrund der Bedeutung und der Grösse des Standorts sowie auch aus Sicht der Raumplanung Sinn, obwohl sie im RGSK TOW 2021 nicht explizit gefordert wurde. Analog fordert der ERT aber auch die Aufnahme des Gebiets «Entwicklung Zentrum Spiez», so wie dies im RGSK 2021 beantragt wurde. Überdies wäre es für uns wichtig, dass die Bedingungen für die Aufnahme von Gebieten ins Massnahmenblatt A_08 genauer definiert werden. **Begründung** Im RGSK 2021 ist das Gebiet «Entwicklung Zentrum Spiez» als Teilmassnahme im Massnahmenblatt TOW.S-UV.1 «Verdichtung und Umstrukturierung (Agglomeration)» enthalten (Massnahmen-Nr. TOW.S-UV.1.17). Analog der Gesamtentwicklung Bahnhof Heimberg wird das Gebiet mit dem Koordinationsstand «Zwischenergebnis» und im B-Horizont aufgeführt. Auf dem Massnahmenblatt wird eine Aufnahme in kantonalen Richtplan beantragt. Die Kriterien für die Auswahl von Gebieten in den kantonalen Richtplan sind für uns nicht ersichtlich. Klare Kriterien (z.B. Grösse, Lage, Priorität, Reifegrad etc.) wären für uns aber sowohl für die Erarbeitung der RGSK, sowie auch zur Kommunikation gegenüber den Gemeinden wichtig.	**Bemerkung** Gebiete werden im Rahmen der kantonalen Synthese der RGSK als prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen in den Richtplan aufgenommen. Das Gebiet Zentrum Spiez kann im Rahmen der Synthese RGSK 2025 / AP 5. Generation erneut geprüft werden. Der Gemeinde Spiez steht eine Unterstützung auch im Rahmen des Programms SEin plus zur Verfügung (Beratungen, Staatsbeiträge an Qualitätssichernde Verfahren). **Beurteilung** nicht berücksichtigt
46258	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Ausgangslage ist mit dem Fuss- und Veloverkehr zu ergänzen. **Begründung** Gerade in urbanen Gebieten gibt es ein Potenzial von einem Modalsplit von mindestens 50% für den Veloverkehr. Er muss unbedingt von Anfang an mitgedacht werden.	**Bemerkung** Der Erläuterungsbericht wird entsprechend angepasst. **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
50166	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Grundsätzlich einverstanden mit der Aufnahme und der Festsetzung der prioritären Gebiete von kantonaler Bedeutung, ebenfalls mit der Streichung der bezeichneten Gebiete. Die kantonale Synthese der RGSK ist zielführend. Jedoch fungiert Moutier weiterhin als regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung sowie unter prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen, was zu streichen ist. Insbesondere, dass hier nicht noch Investitionen in die Erschliessungen getätigt werden. **Begründung** -	**Bemerkung** Das Umstrukturierungsgebiet "Moutier, Gare Sud/Nord" verbleibt im MB A_08 bis der Kantonswechsel vollzogen ist. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50471	Gemeinderat Langenthal	**Antrag / Bemerkung** Im Text der Massnahme wurde ergänzt, dass in den prioritären Entwicklungsgebieten eine angemessene Dichte sowie eine hohe städtebauliche Qualität mit entsprechenden Freiräumen (unter anderem zur Anpassung an den Klimawandel) angestrebt werden soll. Zudem wurde in der Stadt Langenthal das Umstrukturierungsgebiet "Porzi-Areal" zu einer Festsetzung aufgestuft. Die Ergänzung der Massnahme, bei der Umsetzung der Areale eine hohe städtebauliche Qualität und entsprechende Freiräume anzustreben wird begrüsst. Die Siedlungsentwicklung nach Innen führt zu stärkeren Interessenskonflikten, welchen nur mit einer entsprechenden städtebaulichen Qualität und einem intensiven Partizipationsprozess entgegengesteuert werden kann. In diesem Kontext begrüsst die Stadt Langenthal die Aufstufung des "Porzi-Areals", wobei insbesondere in diesem geschichtsträchtigen Gebiet der Stadt ein besonderes Augenmerk auf eine verträgliche bauliche Entwicklung gelegt werden muss und die entsprechenden Prozesse noch einige Zeit in Anspruch nehmen werden. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49260	FSU Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Im Text zur Massnahme wurde ergänzt, dass in den prioritären Entwicklungsgebieten eine angemessene Dichte sowie eine hohe städtebauliche Qualität mit entsprechenden Freiräumen	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		(u.a. zur Anpassung an den Klimawandel) angestrebt werden soll. Die Ergänzung der Massnahme, bei der Umsetzung der Areale eine hohe städtebauliche Qualität und entsprechende Freiräume anzustreben wird begrüsst. Die Siedlungsentwicklung nach Innen führt zu stärkeren Interessenskonflikten, welchen nur mit einer entsprechenden städtebaulichen Qualität und einem intensiven Partizipationsprozess entgegengesteuert werden kann. **Begründung** siehe oben	
45336	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Kapitel Prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen von kantonaler Bedeutung fördern, Unterkapitel Massnahme: Die Anforderungen zur Erfüllung an eine angemessene Dichte und hohe städtebauliche Qualität mit entsprechenden Freiräumen müssen nachvollziehbar geklärt sein (min. Grünflächenziffer? öffentliche Freiräume? sia Projektwettbewerbe?, usw.). Die prioritäre Behandlung muss eine deutliche Anweisung an alle betroffenen Fachstellen des Kantons beinhalten, damit der Eintrag im Richtplan überhaupt eine Wirkung erzielt. **Begründung** Die betroffenen Gemeinden müssen (der gegenüber nicht-prioritären wohl erweiterte) Handlungsspielraum sowie die damit zusammenhängenden zu erfüllenden Anforderungen vonseiten Kanton nachvollziehbar dargelegt werden. Was heisst "mit hoher Priorität"? Ein Eintrag als prioritäres Entwicklungsgebiet müsste bottom-up eine entsprechende zielführende Bearbeitung durch alle betroffenen Fachstellen des Kantons bedeuten.	**Bemerkung** Auf eine weitergehende Präzisierung im allgemeinen Massnahmenbeschrieb wird verzichtet. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
45337	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Kapitel Prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen von kantonaler Bedeutung fördern, Unterkapitel Vorgehen, erstes Aufzählungszeichen S. 2: Klärung der weitergehenden Anforderungen an zusammengefasste Teilgebiete.	**Bemerkung** Eine entsprechende Präzisierung wird im Erläuterungsbericht vorgenommen. Die Neugestaltung Seftigenstrasse (als verbindendes Element; mit Fokus auf die Trammassnahmen) wurde im übrigen im AP 4. Generation Bern zur Mitfinanzierung beim Bund eingereicht und stützt sich auf das

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung Die Auswirkungen des Zusammenfassens verschiedener Teilgebiete zu einem Entwicklungsschwerpunkt ist nicht nachvollziehbar. Betroffene Räume können ortsbaulich und städtebaulich, in Bezug auf Zielnutzungen, Freiraumversorgung usw. sehr divergent sein. Es ist unklar inwiefern nun Planungsschritte erst in einer "Vorphase" (?) über einen Entwicklungsschwerpunkt (= alle Teilgebiete) vorgenommen werden müssen oder was genau Sinn und Zweck dieser Zusammenführung sein soll.	gesamte Entwicklungsgebiet Morillongut - Kleinwabern. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
50058	Gemeinderat Biel	**Antrag / Bemerkung** Nr. 5 Biel, Stadtentwicklung mit folgenden Teilgebieten: - Gurzelen: Die Erläuterung im Massnahmenblatt ist zu korrigieren: Das ehemalige Fussballstadion grenzt nicht an den ESP Bözingenfeld. - Jakob-Strasse Süd: Der Gemeinderat bittet darum, den Beschrieb im Massnahmenblatt betreffend die Parkanlage zu korrigieren: Es handelt sich nicht um eine öffentliche, sondern um eine private Parkanlage, welche jedoch öffentlich zugänglich sein wird. - Mett: Das Gebiet Bahnhof Mett ist aus Sicht des Gemeinderats auch eines der bedeutendsten Umstrukturierungsgebiete des RGSK. Aufgrund der Lage (teilweise Eisenbahnareal) besteht Koordinationsbedarf und diesbezüglich ist der Eintrag im Richtplan gerechtfertigt. Es ist aber festzuhalten, dass hier ein stark durchmischtes Quartier mit hohem Gewerbe-/ Dienstleistungsanteil oder ggf. sogar mit einer Sondernutzung im Vordergrund steht und nicht die Wohnnutzung. Zu einer solchen eignet sich das Gebiet teilweise sicherlich, aber nicht als eigentlicher Wohnschwerpunkt. Der Gemeinderat regt an, dass die scharfe Kategorisierung in «Wohnschwerpunkte» und «Arbeitsschwerpunkte» (ESP) des Richtplans vor dem Hintergrund einer zunehmend angestrebten Nutzungsdurchmischung überprüft wird. **Begründung** Die Erfassung des Gurzelenareals scheint dem Gemeinderat wichtig und richtig, es handelt sich um einen städtischen Entwicklungsschwerpunkt. Dass es sich beim Gebiet «Jakob-Strasse Süd» um einen Wohnschwerpunkt von	**Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		kantonaler Bedeutung handelt, kann der Gemeinderat auch unterstützen. Es wird darauf hingewiesen, dass zwar der Wohnanteil in diesem Gebiet hoch sein wird, aber aufgrund der Lage des Gebiets am Übergang zwischen Wohnquartier und ESP Bözingenfeld eine gewisse Nutzungsdurchmischung angestrebt wird.	
49460	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Streichung der Flächen Kleinwabern, Balsigergut als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen. **Begründung** Im Kanton Bern gibt es verschiedene Möglichkeiten, beispielsweise mit Hochhäusern neue Wohngebiete zu realisieren. Es ist nachvollziehbar, dass auf Grund der Tramverlängerung in Wabern ein Vorranggebiet für die Siedlungserweiterung im Richtplan definiert wird. Dabei darf aber nicht Kulturland verloren gehen. Die Versorgung mit Nahrungsmitteln ist wo immer möglich prioritär einzustufen. Deshalb ist es nicht sinnvoll, die landwirtschaftlichen Flächen im Balsigergut in Kleinwabern als «Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen» einzustufen.	**Bemerkung** Das Entwicklungsgebiet Kleinwabern mit den unterschiedlichen Teilgebieten (Nesslerenweg, Bundesareal METAS, Balsigergut) ist seit vielen Jahren im Massnahmenblatt A_08 des kantonalen Richtplans aufgeführt. Da es sich um ein für die Abstimmung von Verkehr (Tramverlängerung Nr. 9) und Siedlungsentwicklung aus kantonaler Sicht wichtiges Entwicklungsgebiet handelt, wird von einer Streichung abgesehen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49534	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Wahrung der Gemeindeautonomie - Streichen des Satzes in "einer hohen städtebaulichen Qualität mit entsprechenden Freiräumen (u.a. zur Anpassung an den Klimawandel) der vorgesehenen Nutzung zugeführt werden." **Begründung** Grundsätzlich unterstützen wir das Ziel der inneren Verdichtung. Mit solchen Vorgaben können aber im Einzelfall Verdichtungsprojekte verhindert werden, weil es für die Freiräume nicht genügend Platz hat. Die qualitative Bewertung soll durch die kommunalen Baukommissionen und Bauverwaltungen vorgenommen werden.	**Bemerkung** Die aus Sicht des Kantons prioritären Entwicklungsgebiete sollen neben einer angemessenen (quantitativen) Dichte auch qualitative Kriterien (hohe städtebauliche Qualität und Freiräume) erfüllen. Dies entspricht der vom Kanton Bern angestrebten "Siedlungsentwicklung nach innen" und erhöht anderseits die Akzeptanz bei der Bevölkerung und der Nachbarschaft zur Realisierung der entsprechenden Projekte. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48883	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Wir erkennen in den Unterlagen keine Sicherheit, dass mit der Streichung des Areals Rosenau-Scherzligen aus diesem Massnahmenblatt die für die Umnutzung von Gewerbe in Wohnen nötige Möglichkeit zur Beanspruchung des	**Bemerkung** Das Gebiet "Rosenau - Scherzlingen" verbleibt im MB A_08. **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		kantonalen Baulandbedarfs erhalten bleibt. Mit der Zielformulierung im Massnahmenblatt C_04 ist sie u.E. nicht gegeben - ein Umstand, auf den wir bereits in unserer Stellungnahme vom 1. März 2017 zu den Richt-plananpassungen 2016 hingewiesen haben. Aus diesem Grund halten wir an der Aufführung des (Teil-)ESP Wohnen in Massnahmenblatt A_08 fest (vgl. Bemerkung zu A_01). Verzicht auf Streichung des Areals Rosenau-Scherzligen im Massnahmenblatt **Begründung** -	
A_08: Nr. 17 Entwicklungsgebiet Morillon - Kleinwabern Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
46933	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Das als Arbeitszone eingezeichnete Gebiet nordwestlich vom Balsigergut, Kleinwabern soll als Umstrukturierungsgebiet aufgenommen werden. **Begründung** In diesem Gebiet zwischen Bahnlinie und Seftigenstrasse befindet sich heute eine Tankstelle / Waschanlage (Migrol Service). Im Zuge der bereits erfolgten (Bächtelenacker) bzw. geplanten (Balsigermatte, ÖV-Knoten Kleinwabern) Siedlungsentwicklungen in der Umgebung ist eine Umstrukturierung in ein Wohngebiet anzustreben.	**Bemerkung** Umsetzung hat im RGSK 2025 Bern-Mittelland stattzufinden und kann danach entsprechend in den kantonalen Richtplan A_08 aufgenommen werden. In den Kartendarstellungen im Erläuterungsbericht werden die momentan rechtsgültigen Bauzonenkategorien abgebildet. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
46931	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Das Bundesareal METAS ist nicht als Umstrukturierungsgebiet festzulegen. **Begründung** In diesem Gebiet sind weder eine Umstrukturierung noch Wohnnutzungen geplant.	**Bemerkung** Das Teilgebiet "Bundesareal METAS" wird im MB A_08 gestrichen. **Beurteilung** berücksichtigt
46930	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Die Entwicklungsgebiete Morillongut sowie Nesslerenweg / Bundesareal / METAS / Balsigergut sind nicht zusammenzulegen. **Begründung** Zwar liegen alle diese Entwicklungs(teil-)gebiete in Wabern und sind über die	**Bemerkung** Gestützt auf den RRB 1009/2021 wird am gesamten Entwicklungsgebiet "Morillon - Kleinwabern" festgehalten. Gerade die Seftigenstrasse (mit dem konkreten Neugestaltungsprojekt) als verbindendes Element der einzelnen Teilgebiete wird als wichtiges Vorhaben der Abstimmung von Siedlung und Verkehr angeschaut. Die Neugestaltung Seftigenstrasse (als verbindendes Element; mit Fokus auf die

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Seftigenstrasse miteinander verbunden, allerdings handelt es sich beim Morillongut um ein (städtebaulich und funktional) ganz anderes Entwicklungsgebiet, als die Gebiete Nesslerenweg, Bundesareal / METAS und Balsigergut im Osten von Wabern. Die Zielsetzungen hinsichtlich Nutzungen, Freiraumversorgung, etc. sind sehr divergent. Aus Sicht der Gemeinde gibt es keinen Grund für eine Zusammenlegung des Morillongebiets mit den restlichen Teilgebieten.	Trammassnahmen) wurde im Übrigen im AP 4. Generation Bern zur Mitfinanzierung beim Bund eingereicht und stützt sich auf das gesamte Entwicklungsgebiet Morillongut - Kleinwabern. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
Massnahme C_14 Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
48903	Regionalkonferenz Emmental 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** ▪ Die Namen an folgenden Standorten stimmen nicht mit dem Regionalen Teilrichtplan ADT Emmental überein: - Nr. 19 Gammenthal / Mattstallwald - Nr. 29 Gumpersmüli / Geerighüsli - Nr. 30 Dicki / Eichholz ▪ Der Standort Nr. 74 Heipnis ist im regionalen Teilrichtplan ADT Emmental nicht als eigenständiger Standort ausgewiesen, sondern gehört zum Standort 30 Dicki / Eichholz ▪ Die Standorte Aeschaugraben Eggiwil, Gohl Langnau, Fampach Röthenbach, Stau-fenbrunnen Röthenbach und Häusern Wynigen sind nicht aufgeführt. Ist das korrekt? **Begründung** -	**Bemerkung** Folgende Ergänzungen oder Änderungen sind angedacht: - Nr. 19 Gammenthal / Mattstallwald und Nr. 29 Gumpersmüli / Geerighüsli: Die Standorte im kantonalen Richtplan beziehen sich grundsätzlich auch auf allfällige Erweiterungsperimeter und werden erst gestrichen, wenn der betreffende Teilperimeter vollständig rekultiviert ist. - Nr. 30 Dicki / Eichholz: Eichholz wird gestrichen und durch Dicki ersetzt. - Standort 74, Heipnis: Da der Erweiterungsperimeter Heipnis nicht angrenzend an den Standort Dicki/Grossacher anschliesst, haben wir uns damals entschieden, die Erweiterung Heipnis als eigenständigen Standort im kantonalen Richtplan aufzunehmen. Des Weiteren wird die Erweiterung Heipnis von der RKE als eigenständiger Standort für das C_14 vorgeschlagen (siehe Richtplantext reg. Richtplan ADT der RKE, S. 5). Bezüglich der Standorte Aeschaugraben Eggiwil, Gohl Langnau, Fampach Röthenbach, Staufenbrunnen Röthenbach und Häusern Wynigen: Die erwähnten Standorte haben keinen übergeordneten Koordinationsbedarf und sind aufgrund ihrer Grösse nicht von kantonaler Bedeutung. Die RKE hat uns nicht aufgefordert, diese Standorte aufzunehmen (siehe Richtplantext S.5). **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
48771	Gemeinderat Wynigen	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung** Die Gemeinde Wynigen wird aufgenommen.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Bei Abbaustandort Nr. 71 Rumendingen Steiacher soll die Gemeinde Wynigen ergänzt werden. **Begründung** Die Erweiterung betrifft die Gemeinden Rumendingen und Wynigen.	**Beurteilung** berücksichtigt
50190	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Bei dieser Massnahme fehlt die Berücksichtigung von Schuttmaterial aufgrund Unwetterschäden und die Möglichkeit eines vorübergehenden Deponierens. **Begründung** Grosse Ereignisse in der Vergangenheit (Diemtigtal oder Kemmeriboden) zeigen diesbezüglich die Notwendigkeit auf.	**Bemerkung** Aktuell plant die Regionalkonferenz Oberland-Ost mit dem Instrument der regionalen Überbauungsordnung dezentrale Standorte von Geschiebelagerplätze, um der Problematik des zunehmenden Geschiebeanfalls Rechnung zu tragen. Parallel dazu geht der Kanton die Arbeiten in Bezug auf die Motion Flück (Motion 026-2022, Deponie von Geschiebe aus Naturereignissen – dringender Handlungsbedarf!) an. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51952	Berner KMU 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** C_14 Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf und Strategiekapitel C5: Das Kapitel C5 ist mit den strategischen Zielen zu ergänzen, welche heute im Sachplan ADT enthalten sind, damit eine Genehmigung der Ziele und Grundsätze für den ADT-Bereich durch den Bund erfolgen kann. Hierzu und zum Anpassungsbedarf des Massnahmenblatts C_14 sowie zur Streichung der Ergänzung des Kapitels E1 und des Massnahmenblattes E_08 verweisen wir auf die Mitwirkungseingabe des Kantonalen Kies- und Betonverbands KSE. Das Strategiekapitel C5 sowie die Massnahmenblätter C_14 und E_08 sollen im Sinne der Stellungnahme des KSE angepasst werden. **Begründung** -	**Bemerkung** Das Kapitel C52 ist mit Verweis auf die Ziele des Sachplans ADT ergänzt worden. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
49530	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** C_14: Abbaustandorte sowie ADT-Planung soll künftig nur noch im kantonalen Richtplan erfolgen. **Begründung** Der Kanton Bern verfügt als einziger Kanton in der Schweiz über regionale ADT-Richtpläne. Aufgrund der regionalen	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		und teils auch überkantonalen Strömen, wäre die Planung im kantonalen Richtplan zielführender - zumal auch die kantonalen Verbände besser einbezogen wären als bei den regionalen Planungen.	
49531	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** C_14: Abbaustandorte sowie ADT-Planung: Bei Standorten mit temporären Waldrodungen: Forderung zur Pflanzung von klimatauglichen Bäume **Begründung** Bei Wiederaufforstungsmassnahmen bei Abbaustandorten im Wald soll vorgeschrieben werden, dass klimataugliche Baumarten gepflanzt werden. (sowie Berücksichtigung der Wassersituation)	**Bemerkung** Mehrwert zu den verfahrensüblichen Auflagen ist durch den unpräzisen Begriff "klimataugliche Baumart" auf Richtplanstufe nicht gegeben. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51031	Gemeinde Wimmis	**Antrag / Bemerkung** Das Kapitel C5 ist mit den folgenden Punkten im Bereich ADT zu ergänzen: - Planerische Eigenversorgung und -entsorgung des Kantons - Grundsatz der regionalen Ver- und Entsorgung - Nationales Interesse an ausreichender regionalen Ver- und Entsorgung - Ziel der Sicherung ausreichender Abbau- und Deponiereserven für die nächsten 30-45 Jahre - Haushälterische Umgang mit den natürlichen Kiesressourcen - Optimierung der Materialtransporte - Hohe Bedeutung der Materialgewinnung und -entsorgung für die Wirtschaft. **Begründung** Es fehlen im Kapitel C genauere Ausführungen zum Thema ADT. Obwohl der Einfluss von Materialabbau auf Raum und Umwelt erheblich ist, sind die Inhalte dazu unvollständig und nicht abschliessend vorhanden. Die Stellungnahme des KSE muss diesbezüglich umfassend zu Kenntnis genommen werden und Änderungen sowohl im Strategieteil als auch in den dazugehörigen Massnahmenblätter sind vorzunehmen.	**Bemerkung** Das Kapitel C52 ist mit Verweis auf die Ziele des Sachplans ADT ergänzt worden. **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
52004	KSE Bern Der Kantonale Kies- und Betonverband 3113 Rubigen	**Antrag / Bemerkung** Das Massnahmenblatt C_14 hat sämtliche in den regionalen Abbau- und Deponierichtplänen enthaltenen Abbaustandorte aufzulisten. **Begründung** Nach dem Raumplanungsgesetz sind alle Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt im Kantonalen Richtplan zu verankern (Art. 8 Abs. 2 RPG). Abbauvorhaben beanspruchen grössere Flächen, haben bedeutenden Einfluss auf die Nutzungs- und Versorgungsstrukturen des Kantons und erzeugen erhebliche Verkehrsströme. Sie haben also gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt, weshalb sie in der Regel auch der UVP-Pflicht unterliegen. Bereits aus diesen Gründen gehören sie zwingend in den Kantonalen Richtplan. Gemäss Bundesrat und ARE stellen Deponien und Materialabbaustandorte explizit Vorhaben nach Art. 8 Abs. 2 RPG dar (Tschannen, Praxiskommentar RPG: Richt- und Sachplanung, Interessenabwägung, 2019, Art. 8 N. 24). Das unvollständige Massnahmenblatt C_14 ist in seiner heutigen Form also bundesrechtswidrig. Ein weiterer Grund dafür, dass alle Abbaustandorte in den Kantonalen Richtplan gehören, besteht darin, dass Art. 5 Abs. 1 VVEA vom Kanton verlangt, alle raumwirksamen Ergebnisse der Abfallplanung in seiner Richtplanung zu berücksichtigen. Der Sachplan Abfall des Kantons stützt sich für die Entsorgung der jährlich rund 2.5 Mio. m3 an sauberem Aushubmaterial genauso auf die Abbaustellen wie auch auf die Deponien ab (Sachplan Abfall, S. 54). Die vorhandenen Deponien des Typs A und B decken jedoch nur einen kleinen Teil der Aushubentsorgung ab, dass meiste Material gelangt in die Abbaustellen zur Auffüllung. Auch deshalb müssten gemäss VVEA die Abbaustand-orte im Kantonalen Richtplan verankert werden. Weiter verunmöglicht das Fehlen einzelner Abbaustellen im Kantonalen Richtplan eine Gesamtbetrachtung über die Standorte und die Versorgungssituation. Erst die vollständige Aufführung aller Abbaustandorte lässt eine grobe Beurteilung zu, ob eine dezentrale und ausreichende Versorgung (und Entsorgung von A-Material) möglich ist oder nicht und ob allenfalls Handlungsbedarf besteht. Zudem besteht zwischen den Deponien, welche allesamt aufgeführt werden und	**Bemerkung** Da bereits sehr viele Standorte der regionalen Richtpläne ADT übergeordneten Koordinationsbedarf haben (C_14) und von kantonaler Bedeutung sind (C_15), werden auch dementsprechend viele Standorte in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Am aktuellen System sind diesbezüglich keine Änderungen angedacht. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		den Abbaustellen eine Ungleichbehandlung, welche dringend behoben werden sollte. Materialabbau und Entsorgung von A- und B-Material stehen in einer grossen Abhängigkeit zueinander, weshalb sie identisch behandelt werden sollten. Schliesslich besteht ein Problem mit der Rechtssicherheit. Fehlt ein Abbauvorhaben im Massnah-menblatt C_14, könnte dies durchaus dazu führen, dass es von Gegnern vor Gericht erfolgreich juristisch bekämpft wird. Einträge im Kantonalen Richtplan bringen mehr Rechtssicherheit als Einträge in den Regionalen ADT-Richtplänen. Denn die Nachbarkantone können sich sowohl bei der Mitwirkung als auch bei der Genehmigung durch den Bund zu Richtplananpassungen äussern. Und der Bund selbst genehmigt die Kantonalen Richtpläne, die Regionalen ADT-Richtpläne jedoch nicht. Folglich sind Vorhaben im Kantonalen Richtplan besser geprüft, breiter abgestützt und weniger angreifbar als isolierte Vorhaben in Regionalen Richtplänen. Wie verheerend ein fehlender Eintrag im Kantonalen Richtplan sein kann, zeigt u. a. das Urteil des Bundesgerichts vom 4. November 2020 in Sachen Vergrösserung Grimselsee (Urteil 1C_356/2019).	
48354	Ghelma AG SKISAB 3860 Meiringen	**Antrag / Bemerkung** Der Abbaustandort Nr. 502 Balmgieter im Teilrichtplan Abbau, Deponie, Transport Oberland-Ost TRPADT.OO ist als Abbaustandort mit übergeordnetem Koordinationsbedarf in den kantonalen Richtplan 22 aufzunehmen. **Begründung** Erweiterung bestehender Standort mit Festsetzung von 300'000 m3 Abbau von Wandkies auf Landwirtschaftsland, anschliessend Auffüllung mit A-Material und Rekultivierung.	**Bemerkung** Grundsätzlich weist der Standort Balmgieter einen übergeordneten Koordinationsbedarf mit dem eidgenössischen Rohrleitungsinspektorat (ERI) auf. Er wird im Rahmen des nächsten kantonalen Richtplancontrollings aufgenommen. **Beurteilung** berücksichtigt
47174	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Bedarf der Abbaustandorte wird auf Grund der Klimaziele und der notwendigen Kreislaufwirtschaft überprüft. **Begründung** Um die Klimaziele zu erreichen, muss auch der Bedarf an Beton und damit an Kies deutlich gesenkt werden. Kreislaufwirtschaft muss auch hier Einzug halten.	**Bemerkung** In einer nächsten Revision des Sachplanes ADT wird der Thematik Kreislaufwirtschaft grosse Bedeutung beigemessen werden, dies wird Auswirkungen auf den Kiesbedarf und Aushubvolumina, somit auch auf die Anzahl und Grösse der Standorte haben. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
52006	KSE Bern Der Kantonale Kies- und Betonverband 3113 Rubigen	**Antrag / Bemerkung** Der Sachplan ADT ist bei Gelegenheit nachzuführen. **Begründung** Das Argument, wonach das Massnahmenblatt C_14 nicht angepasst werden kann, weil der Sachplan ADT den Inhalt dieses Massnahmenblatts vorgibt, ist nicht stichhaltig. Der Richtplan geht dem Sachplan vor. Als regierungsrätliches Führungsinstrument muss der Kantonale Richtplan bei Bedarf unabhängig des Sachplans ADT angepasst werden können. Ansonsten ist die Handlungsfähigkeit des Regierungsrats unnötig eingeschränkt. Aus diesem Grund könnte unser Änderungsantrag per sofort umgesetzt werden. Ein Sachplan altert und enthält mehr und mehr Festlegungen, die nicht mehr stimmen. Dies trifft auch für den Sachplan ADT 2012 zu. Die Überführung der «Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf» hin zu den «Abbaustandorten von kantonaler Bedeutung» wäre also lediglich ein Grund mehr, den Sachplan bei nächster Gelegenheit zu überarbeiten. Fazit: Das Massnahmenblatt C_14 hat heute den Charakter einer Pendenzenliste, erfüllt die Anforderungen an einen Kantonalen Richtplan nur ungenügend und bildet die Bedeutung der Abbaustandorte zu wenig ab. Es wäre endlich an der Zeit dies zu ändern.	**Bemerkung** Eine Änderung des Sachplans ADT ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplancontrollings. Der Sachplan ADT wird aber in absehbarer Zeit revidiert werden, die Diskussionen sind kantonsintern im Gange. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
52005	KSE Bern Der Kantonale Kies- und Betonverband 3113 Rubigen	**Antrag / Bemerkung** Der Titel des Massnahmenblatts C_14 ist in «Abbaustandorte von kantonaler Bedeutung» zu ändern. **Begründung** Die regionale Kiesversorgung ist gemäss Bundesgericht von nationalem Interesse (1A.168/2005 vom 1.6.2006, E. 3.4.3). Die Landesversorgung beruhe auf der Versorgung der Regionen (E. 5b/bb S. 16 ff. des genannten Entscheids). Auch der Sachplan ADT hält unter Grundsatz 2 auf Seite 15 fest, dass die ausreichende regionale Ver- und Entsorgung von nationalem Interesse ist. Die Abbau- und Deponiestandorte, die diese dezentrale Ver- und Entsorgung ermöglichen, sind dementsprechend von kantonaler oder gar von nationaler Bedeutung. Das Prädikat «von kantonaler Bedeutung» gibt den Abbau- und Deponiestandorten das Gewicht, das ihnen gebührt. Dies führt zu	**Bemerkung** Da bereits sehr viele Standorte der regionalen Richtpläne ADT übergeordneten Koordinationsbedarf haben (C_14) und von kantonaler Bedeutung sind (C_15), werden auch dementsprechend viele Standorte in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Am aktuellen System sind diesbezüglich keine Änderungen angedacht. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		einer Stärkung in der Interessenabwägung, die dringend notwendig ist, damit in Zukunft – angesichts der grossen Regulierungsdichte und zunehmender Widerstände in der Bevölkerung – ausreichend Projekte realisiert werden können. Ver- und Entsorgung sind von gleich hohem öffentlichen Interesse. Aus diesem Grund ist eine Angleichung an die Deponien gem. Massnahmenblatt C_15, in welchem alle Standorte als von kantonaler Bedeutung eingestuft werden, im Sinne der Gleichbehandlung angezeigt.	
48686	Rüschegg	**Antrag / Bemerkung** Die Kiesabbau Schwefelbergpochte und der Aufbereitungsplatz sind im Richtplan aufzunehmen. Die Aufnahme hat sich nach dem laufenden UeO und Baubewilligungsverfahren zu richten. **Begründung** Die regional sehr wichtige Kieslieferantin ist im Massnahmenblatt nirgends aufgeführt.	**Bemerkung** Der Standort Schwefelbergberg-Pochte weist keine Kriterien auf, die übergeordnetem Koordinationsbedarf entsprechen (C_14). Da beim Standort aber aufgrund des aktuellen UeO-Verfahrens deutlich grössere Abbbau- und Auffüllmengen geplant sind, wird eine nachträgliche Aufnahme des Standortes in den kantonalen Richtplan nach Abschluss des aktuellen UeO-Verfahrens geprüft. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50652	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Es braucht eine eigenständige Behandlung des Sachbereichs ADT im Strategieteil des Richtplans (Kapitel C5 Ver- und Entsorgung). Grundsätze und Ziele sind darin auszuführen. Das Massnahmenblatt C_14 hat sämtliche in den regionalen Abbau- und Deponierichtplänen enthaltenen Abbaustandorte aufzulisten. Der Titel der Massnahme ist in «Abbaustandorte von kantonaler Bedeutung» zu ändern. **Begründung** Die Wirtschaft setzt sich für die Richtigstellung der Bedeutung des Sachbereichs ADT im Kantonalen Richtplan ein. Es ist wichtig, dass eine Gleichbehandlung der Abfallanlagen hergestellt wird.	**Bemerkung** Das Kapitel C52 ist mit Verweis auf die Ziele des Sachplans ADT ergänzt worden. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
49469	Gemeinde Sigriswil Bauabteilung, Bereich Planung	**Antrag / Bemerkung** Es sollte die Möglichkeit für lokale Deponien geschafft werden. Die Anforderungen (z.B. Mindestgrösse) an	**Bemerkung** Aktuell plant die Regionalkonferenz Oberland-Ost mit dem Instrument der regionalen Überbauungsordnung dezentrale Standorte

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		lokale Deponien sollten weniger hoch angesetzt werden, so dass wieder mehr lokale Deponien für unverschmutztes (Aushub)material möglich werden. Ebenso sollte im Richtplan oder mittels Verordnung oder Weisung die Möglichkeit vorgesehen werden, dass bei ausserordentlichen Grossereignissen (im Bereich Naturgefahren: z.Bsp. Rutschungen, Überschwemmungen, Murgängen, etc.) auch grössere Mengen Geschiebe, etc. lokal (zwischen)deponiert werden können. **Begründung** Die Alternative zu lokalen Deponien (für unverschmutztes Material) sind lange Transportwege oder definitive Ablagerung z.Bsp. im Thunersee. In Bezug auf Nachhaltikeit wären temporäre Deponien die bessere Variante.	von Geschiebelagerplätze, um der Problematik des zunehmenden Geschiebeanfalls Rechnung zu tragen. Parallel dazu geht der Kanton die Arbeiten in Bezug auf die Motion Flück (Motion 026-2022, Deponie von Geschiebe aus Naturereignissen – dringender Handlungsbedarf!) an. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50718	Einwohnergemeinde Meiringen	**Antrag / Bemerkung** Folgende Abbaustandorte sind zusätzlich aus dem regionalen Teilrichtplan ADT.OO 2020 aufzunehmen: - Balmgieter, Meiringen, Erweiterung, Gewässer AL/FE/ZE - Altes Aaregg, Brienz, Gewässer, AL/FS - Hirssi, Meiringen, Gewässer, FS - Achenlaui-Riseten, Innertkirchen, AL/FS - Bärfallen, Guttannen, AL **Begründung** Die Einwohnergemeinde hat in diesem Anliegen stark mit der Regionalkonferenz Oberland Ost mitgearbeitet und unterstützt den Antrag.	**Bemerkung** Folgende Änderungen sind vorgesehen: - Balmgieter, Meiringen: Standort wird im Rahmen des nächsten kantonalen Richtplancontrollings aufgenommen. - Altes Aaregg, Brienz, Gewässer: Standort wird im Rahmen des nächsten kantonalen Richtplancontrollings aufgenommen. - Hirssi, Meiringen: Der Standort Hirssi weist keine Kriterien auf, die übergeordnetem Koordinationsbedarf entsprechen (C_14). - Achenlaui-Riseten, Innertkirchen: Der Standort Achenlaui-Riseten weist keine Kriterien auf, die übergeordnetem Koordinationsbedarf entsprechen (C_14) - Bärfallen, Guttannen: Der Standort Bärfallen weist keine Kriterien auf, die übergeordnetem Koordinationsbedarf entsprechen (C_14) **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
46987	Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	**Antrag / Bemerkung** Folgende Abbaustandorte sind zusätzlich aus dem regionalen Teilrichtplan ADT.OO 2020 aufzunehmen: - Balmgieter, Meiringen, Erweiterung, Gewässer AL/FE/ZE - Altes Aaregg, Brienz, Gewässer, AL/FS - Hirssi, Meiringen, Gewässer, FS - Achenlaui-Riseten, Innertkirchen, AL/FS	**Bemerkung** Folgende Änderungen sind vorgesehen: - Balmgieter, Meiringen: Standort wird im Rahmen des nächsten kantonalen Richtplancontrollings aufgenommen. - Altes Aaregg, Brienz, Gewässer: Standort wird im Rahmen des nächsten kantonalen Richtplancontrollings aufgenommen.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		- Bärfallen, Guttannen, AL **Begründung** Antrag im Erläuterungsbericht zum TRPADT.OO 2020 (S. 13) wurde nicht vollständig übernommen.	- Hirssi, Meiringen: Der Standort Hirssi weist keine Kriterien auf, die übergeordnetem Koordinationsbedarf entsprechen (C_14). - Achenlaui-Riseten, Innertkirchen: Der Standort Achenlaui-Riseten weist keine Kriterien auf, die übergeordnetem Koordinationsbedarf entsprechen (C_14) - Bärfallen, Guttannen: Der Standort Bärfallen weist keine Kriterien auf, die übergeordnetem Koordinationsbedarf entsprechen (C_14) **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
49461	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Komplette Auflistung aller Abbaustandorte im Richtplan (Massnahmenblatt C_14) **Begründung** Das Massnahmenblatt C_14 wird der Bedeutung des Material-abbaus zu wenig gerecht. Obwohl Abbauvorhaben einen grossen Einfluss auf den Raum und Umwelt haben, werden sie im kantonalen Richtplan nicht abschliessend aufgelistet. Damit wird eine Angriffsfläche für juristische Prozesse geboten, welche zu vielen Komplikationen führen kann. Die entsprechende Versorgung und Nutzung müssen auch hier in den Regionen stattfinden können. Zudem ist im Bundesgesetz für Raumplanung (RPG) ebenfalls festgelegt, dass der Materialabbau im Richtplan verankert sein muss (erheblicher Einfluss auf Raum und Umwelt: Art. 8 Abs. 2).	**Bemerkung** Da bereits sehr viele Standorte der regionalen Richtpläne ADT übergeordneten Koordinationsbedarf haben (C_14) und von kantonaler Bedeutung sind (C_15), werden auch dementsprechend viele Standorte in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Am aktuellen System sind diesbezüglich keine Änderungen angedacht. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49066	Direction générale du territoire et du logement 1014 Lausanne	**Demande / remarque** Nous prenons note de la présence de sites d'extraction à proximité de la frontière vaudoise et vous informons que de tels sites ne sont pas prévus pour les régions vaudoises du Pays-d'Enhaut et de la Vallée des Ormonts dans le plan directeur des carrières du canton de Vaud. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance
Massnahme C_15 Abfallentsorgungsanlagen von kantonaler Bedeutung (Sachplan Abfall) Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
48904	Regionalkonferenz Emmental	**Antrag / Bemerkung** ▪ Der Standort Nr. 23 Lämpenmatt / Tannenbad ist im regionalen Teilrichtplan	**Bemerkung** Folgende Änderungen werden vorgenommen:

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	3400 Burgdorf	ADT Emmental als zwei eigenständige Standorte ausgewiesen. ▪ Die Deponie Unterfuhren, Signau Typ A fehlt. **Begründung** -	- Standort 23.: Nur der Perimeter "Tannenbad" kann B-Material aufnehmen, der Perimeter "Lämpenmatt" wird gestrichen. - Die Deponie Unterfuhren, Signau Typ A wird im Rahmen des nächsten Richtplancontrollings aufgenommen **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
50761	Einwohnergemeinde Spiez Privatperson	**Antrag / Bemerkung** Die Deponie von Inertstoffen Stegweid ist als Vororientierung zurückzustufen. **Begründung** Die Standortgebundenheit der Deponie ist nicht gegeben und die Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes überwiegen. Auf alten Karten ist zudem im Bereich Stegweid ein Gewässerlauf sichtbar.	**Bemerkung** Die Standortgebundenheit der Deponie Stegweid ist mit dem Eintrag im regionalen und kantonalen Richtplan grundsätzlich gegeben. Die Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes werden auf nachgelagerten Planungsstufen weiterhin berücksichtigt werden. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49482	Einwohnergemeinde Uetendorf	**Antrag / Bemerkung** Die vorgesehene Anlage Nr. 63, Deponie Typ A im Limpachmoos, Uetendorf soll aufgehoben werden. **Begründung** Seit längerer Zeit wurde das Projekt allseits nicht mehr weiterverfolgt. Der Bedarf an dieser Anlage fehlt und soll deshalb aus dem kantonalen Richtplan, bzw. aus dem entsprechenden Massnahmenblatt gestrichen werden.	**Bemerkung** Die Standortgebundenheit der und der Bedarf an der Deponie Limpachmoos ist mit dem Eintrag im regionalen und kantonalen Richtplan grundsätzlich gegeben. Zum aktuellen Zeitpunkt ist keine Streichung des Standortes vorgesehen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
46988	Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	**Antrag / Bemerkung** Folgende Deponiestandorte (Typ A) sind zusätzlich aus dem regionalen Teilrichtplan ADT.OO 2020 aufzunehmen: - Beatenberg, Bode, AL - Därligen, Lee, AL - Hofstetten, Wiesti, ZE - Guttannen, Griwald, AL - Guttannen, Mühleschlucht, AL - Innertkirchen, Teuflaui, AL - Guttannen, Handeckfluh, ZE **Begründung**	**Bemerkung** Unsere Rückmeldung zu folgenden Standorten: - Beatenberg, Bode: Mit einer Ablagerung von 4'500 m3 stellt der Standort keine Abfallanlage von kantonaler Bedeutung dar. - Därligen, Lee: Mit einer Ablagerung von 46'000 m3 stellt der Geschiebeablagerungsplatz keine Abfallanlage von kantonaler Bedeutung dar. - Hofstetten, Wiesti: Mit einer Ablagerung von 40'000 m3 stellt der Standort keine Abfallanlage von kantonaler Bedeutung dar, auch nicht, wenn dereinst das Ablagerungsvolumen auf 50'000 m3 optimiert wird.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Antrag im Erläuterungsbericht zum TRPADT.OO 2020 (S. 14) wurde nicht vollständig übernommen.	- Guttannen, Griwald: Der Standort muss im Zusammenhang mit der Rodungsbewilligung bis 2023 rekultiviert werden. - Guttannen, Mühleschlucht: Mit einer Ablagerung von 1'500 m3 stellt der Standort keine Abfallanlage von kantonaler Bedeutung dar. - Innertkirchen, Teuflaui: Mit einer Ablagerung von 1'000 m3 stellt der Standort keine Abfallanlage von kantonaler Bedeutung dar. - Guttannen, Handeckfluh: Mit einer Ablagerung von 30'000 m3 stellt der Standort keine Abfallanlage von kantonaler Bedeutung dar. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49516	Service de l'aménagement du territoire du Canton de Neuchâtel DDTE	**Demande / remarque** Nous avons pris bonne note de vos projets et n'avons pas de remarques à formuler. Le site n°11 est en effet un site extra-cantonal sur le territoire neuchâtelois. **Justification** Cf. ci-dessus.	**Remarque** Cet élément est connu. Toutes les UIOM traitant les déchets urbains produits dans le canton de Berne sont énumérées (dispositif bernois d'incinération). **Évaluation** Prise de connaissance
49067	Direction générale du territoire et du logement 1014 Lausanne	**Demande / remarque** Nous souhaiterions, dans la mesure du possible, obtenir des informations complémentaires sur le volume et le rythme annuel d'exploitation des sites de dépôts suivants: - Site n°18 - Décharge de type B - Dorfrueti-Allmiwald - Site n°62 - Décharge de type A - La Rite - Site n°66 - Décharge de type A - Teilegg - Site n°99 - Décharge de type A - Trom-Badweidli **Justification** Ces informations sont nécessaires afin d'assurer la coordination avec la planification vaudoise de gestion des déchets et d'éviter de créer des surcapacités à proximité des frontières.	**Remarque** Des réponses détaillées à vos questions figurent dans le courriel adressé le 8 février 2023 à vos services (interlocuteur: Philippe Veuve) par l'Office des eaux et des déchets (Tamara Lema) et l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire. **Évaluation** Prise en considération
47233	Gemeindeverwaltung Saanen	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Raumplanung	Nr. 18, Saanen, Dorfrütti-Allmiwald, Deponie Typ A und B Nr. 62, Saanen, La Rite: Deponietyp A und B Nr. 99, Saanen, Trom-Badweidli, Deponietyp A: Am 4. Mai 2022 hat das Amt für Wasser und Abfall die Betriebsbewilligung erteilt. Saanen, Deponie Honegg, Deponietyp A, Nr. ADT 101.4, fehlt auf dem Massnahmenblatt **Begründung** Genehmigter regionaler Richtplan ATD, Bergregion Obersimmental-Saanenland vom 6. November 2019	Folgende Rückmeldung zu den aufgeworfenen Fragen: Nr. 18, Saanen, Dorfrütti-Allmiwald: Der Standort wird im Massnahmenblatt C_15 nur als Deponie Typ B aufgeführt, da die Wiederauffüllung mit unverschmutztem A-Material keine Deponie (Abfall) darstellt, sondern eine Rekultivierung. Nr. 62, Saanen, La Rite: Der Standort wird im Rahmen des nächsten Richtplancontrollings ebenfalls als Deponie Typ B mit Koordinationsstand FS aufgenommen. Nr. 99, Saanen, Trom-Badweidli: Der Standort ist mit Koordinationsstand AL im Massnahmenblatt aufgenommen worden. Saanen, Deponie Honegg: Der Standort entspricht mit einem Volumen von 40'000 m3 nicht einer Abfallanlage von kantonaler Bedeutung **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
Massnahme C_17 Entwicklung der Schulstrukturen Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
48811	SP Wattenwil	**Antrag / Bemerkung** Berücksichtigung der Schulwege Den Satz weglassen oder anders formulieren: "Übersteigen die Kosten nötiger Massnahmen z.G. sicherer Schulwege sowie zusätzlicher Schülertransporte den Nutzen, so ist von der Reorganisation der Schulstandorte Abstand zu nehmen." **Begründung** Bei der Gegenüberstellung von ideellen Werten wie Sicherheit der Schulwege gegenüber den neuen Schulmodellen, kann der Nutzen nicht quantifiziert werden. Bleibt der Passus so erhalten, kann die Reorganisation der Schulstandorte unterlaufen werden oder werden die Kosten für die Schulwegsicherung möglicherweise tief gehalten.	**Bemerkung** Antrag wurde aufgenommen, der Satz wurde gestrichen. **Beurteilung** berücksichtigt
51943	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Berücksichtigung der Schulwege: Folgender Abschnitt auf der Rückseite des Massnahmenblattes ist zu streichen: "Übersteigen die Kosten nötiger Massnahmen z.G. sicherer Schulwege	**Bemerkung** Satz wurde gestrichen **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		sowie zusätzlicher Schülertransporte den Nutzen, so ist von der Reorganisation der Schulstandorte Abstand zu nehmen." **Begründung** Wir begrüssen, dass das Thema Schulweg explizit Erwähnung findet. Schulwegsicherheit und zusätzliche Schülertransporte sind primär bei Kindergärten und der Volksschule ein Thema. Die entsprechenden Schulstandorte liegen in der Hoheit der Gemeinden. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Standortveränderungen ist aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten und kann im Gesamtpaket positiv sein, auch wenn der Effekt auf den Schulweg negativ ist. Die hier formulierte Vorgabe ist zu eng gefasst und greift in eine Entscheidung ein, die in der Autonomie der Gemeinden liegt. Sie ist darum zu streichen.	
48884	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Das Thuner Gymnasium heisst «Schadau» (nicht «Schönau»). Bitte Bezeichnungen im Massnahmenblatt korrigieren **Begründung** Fehler	**Bemerkung** wurde geändert **Beurteilung** berücksichtigt
48844	Gemeinde Trubschachen	**Antrag / Bemerkung** Der Abschnitt "Berücksichtigung der Schulwege" ist zu streichen bzw. dahingehend anzupassen, dass Schulreorganisationen nicht gehemmt werden, nur, weil Kosten nötiger Massnahmen zu Gunsten sicherer Schulwege entstehen könnten. **Begründung** Der Abschnitt "Berücksichtigung der Schulwege" wird kritisch hinterfragt. Vernünftige Schulreorganisationen dürfen nicht verhindert oder gehemmt werden, nur, weil Kosten im Zusammenhang mit sicheren Schulwegen enstehen könnten. Das ist einmal mehr eine Schikane für ländliche Gemeinden mit langen Schulwegen.	**Bemerkung** satz wurde gestrichen **Beurteilung** berücksichtigt
46978	EWG Eriswil 4952 Eriswil	**Antrag / Bemerkung** Die Bildung von regionalen Oberstufenzentren ist als Massnahme zu streichen.	**Bemerkung** Die Bildung von regionalen Oberstufenzentren ist bereits abgeschlossen **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung Nachhaltig funktionierende Strukturen dürfen nicht der Zentralisierung willen geschwächt oder zerstört werden. Gerade bei Integrationsaufgaben oder Interventionen können kleinere Schulen andere Möglichkeiten bieten. Es wird bestritten, dass eine grössere Schule dafür besser geeignet ist.	nicht berücksichtigt
51942	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Projekte bezüglich Sekundarstufe II sind wie folgt zu ergänzen: Die heutigen Gymnasiumsstandorte werden beibehalten. Ein Gymnasium in Bern-West wird geprüft. **Begründung** Der Grosse Rat hat in der Herbstsession 2022 ein entsprechendes Postulat “Ein Gymnasium Bern-West als Lösung für die drohende Schulraumknappheit” mit grosser Mehrheit überwiesen.	**Bemerkung** wurde ergänzt **Beurteilung** berücksichtigt
50472	Gemeinderat Langenthal 4900 Langenthal	**Antrag / Bemerkung** Die Stadt Langenthal ist sich der Bedeutung der Schulwegsicherheit bewusst und beispielweise im Zusammenhang mit der Gemeindefusion von Steckholz auf das Thema sensibilisiert. In der nahen Vergangenheit und bis jetzt laufen Abklärungen betreffend Massnahmen der Schulwegplanung für die Schulkinder der fusionierten Gemeinde. Es besteht ein Zielkonflikt zwischen der Sicherstellung der Bildungsqualität für alle Schülerinnen und Schüler und dem Bedürfnis, wohnortsnah beschult zu werden. Es bedarf umfassende Abklärungen, um alle Optionen für einen sicheren und bedarfsgerechten Schulweg für die Schülerinnen und Schüler aus den Schulstandorten zu gewährleisten. Ausserdem ist der angemessene Einbezug der betroffenen Erziehungsberechtigten ein weiterer wichtiger Faktor. Die Stadt Langenthal ist daran, ein umfassendes Mobilitätskonzept für alle Schulstandorte zu erarbeiten mit Einbezug der betroffenen Akteure. Im Fokus stehen unter anderem die Regelung der Problematik von Elterntaxis, Schulwegsicherheit (selbständiger Schulweg) oder eine Neuregelung des Verkehrsregimes. Für die Abklärungen und das Ableiten von geeigneten Massnahmen	**Bemerkung** kein konkreter Antrag **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		sind eine Vielzahl von Akteurinnen und Akteuren miteinzubeziehen. **Begründung** -	
48810	SP Wattenwil	**Antrag / Bemerkung** Kindergarten und Volksschule Folgender Satz:"Hierzu brauchen Schulen mit Klassen der Sekundarstufe I eine gewisse Grösse und sind im Idealfallmregional organisiert, nicht zuletzt auch im Interesse einer möglichst integrativen Ausgestaltung dieser Schulstufe." ergänzen mit: "Hierzu brauchen Schulen mit Klassen der Sekundarstufe I eine gewisse Grösse und sind im Idealfall regional organisiert, nicht zuletzt auch im Interesse einer integrativen Ausgestaltung dieser Schulstufe mit ausreichenden personellen Ressourcen.» **Begründung** Eine möglichst integrative Ausgestaltung dieser Schulstufe ohne genügend personellen Ressourcen, verunmöglicht eine maximal qualitativ hochstehende Bildung.	**Bemerkung** wurde ergänzt **Beurteilung** berücksichtigt
48814	SP Wattenwil	**Antrag / Bemerkung** Sekundarstufe II Der Satz: "In Thun ist eine Zusammenführung der beiden bisherigen Schulstandorte Seefeld und Schönau am Standort Schönau geplant." ersetzen: "In Thun ist eine Zusammenführung der beiden bisherigen Schulstandorte Seefeld und Schadau am Standort Schadau geplant." **Begründung** Die Gymnasien in Thun sind im Seefeld und im Schadau.	**Bemerkung** wurde geändert **Beurteilung** berücksichtigt
46256	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter dem Punkt "Berücksichtigung der Schulwege" ist zu berücksichtigen, dass verkehrliche Anpassungen von	**Bemerkung** kein konkreter Änderungsbedarf

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Schulwegen im Gegensatz zu Schultransporten auch anderen Teilen der Bevölkerung zu Gute kommen. **Begründung** Die Kosten-Nutzen-Rechnung verändert sich folglich.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48581	Amt für Raumplanung Kanton Solothurn	**Antrag / Bemerkung** Wir begrüssen die Berücksichtigung der Schulwege und der Schulwegsicherheit im Rahmen der Zusammenlegung von Schulstandorten. **Begründung** Sollten Schulwege über Solothurnisches Kantonsgebiet führen, unterstützt das Amt für Verkehr und Tiefbau die Projekte des Kantons Bern bei Bedarf gerne.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
Massnahme C_19 Öffentliche Wasserversorgung sichern Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
48211	Gemeinde Bätterkinden	**Antrag / Bemerkung** Bei den allgemeinen Massnahmen beim Punkt 6 Vennersmühle durch Emmental Trinkwasser ersetzen. **Begründung** Bei den allgemeinen Massnahmen beim Punkt 6 ist jedoch aufgefallen, dass die Vennersmühle erwähnt ist. Der aktuelle Name der Vennersmühle ist jedoch Emmental Trinkwasser.	**Beurteilung** berücksichtigt
50288	Burgergemeinde Bern	**Antrag / Bemerkung** Betreffend die Massnahme C_19, Nr. 5, Trinkwasserfassung "Belpau (Aaretal 2)" ist festzustellen, dass die Naturschutzgesetzgebung die mittelfristige Aufgabe Trinkwasserfassung nicht in jedem Fall verlangt. **Begründung** Die Burgergemeinde Bern ist von der Massnahme C_19, Nr. 5, Trinkwasserfassung "Belpau (Aaretal 2)" nicht unmittelbar betroffen. Sie verfügt jedoch über eigenen Trinkwasserfassungen und zahlreiche Grundstücke in Nichtbauzonen. Sie nimmt hiermit die Gelegenheit wahr, Kritik an der angeblichen Unzulässigkeit von Trinkwasserfassungen in Naturschutzgebieten zu üben.	**Bemerkung** Grundsätzlich geht es immer um die Interessenabwägung zwischen Schutz- und Nutzungsinteressen. Sofern Standortgebundenheit und ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Trinkwasserfassung gegeben sind und diese von regionaler oder überregionaler Bedeutung ist, muss auf die Abwägung eingegangen werden und ein Bau einer neuen Fassung grundsätzlich möglich sein. Die Massnahme ist bereits so umformuliert worden, dass sich die Ausgangslage und Rahmenbedingungen geändert haben und Möglichkeiten für einen Weiterbetrieb / Neubau geprüft werden. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Trinkwasserfassungen sind in aller Regel standortgebundene Planungs- und Bauvorhaben, welche insbesondere von den lokalen Grundwasservorkommen und deren Qualität abhängig sind. Diese nehmen nur selten Rücksicht auf die entsprechenden Zonenordnungen und Schutzgebiete. Im Gegenteil: Es ist notorisch bekannt, dass insbesondere die Wasserqualität ausserhalb der Bauzonen und landwirtschaftlich bewirtschafteten Kulturflächen deutlich besser ist. Zunächst ist einzuwenden, dass auch in Naturschutzgebieten eine (eingeschränkte) Besitzstandsgarantie besteht (beispielhaft Art. 23d Abs. 2 lit. b NHG). Bestehende Trinkwasserfassungen dürfen daher unterhalten und erneuert werden. Ungeachtet dessen sieht der Gesetz- und Verordnungsgeber auch Raum für den Neubau von standortgebundenen Bauvorhaben in Naturschutzgebieten vor (beispielhaft Art. 41 c Abs. 1 GSchV, Art. 4 Auenverordnung, Art. 6 der AlgV). Die Standortgebundenheit kann bei Wasserversorgungsanlagen durchaus gegeben sein. Aus den vorgenannten Gründen empfiehlt die Burgergemeinde Bern, die Formulierung zu entschärfen und festzustellen, dass eine mittelfristige Entfernung der Trinkwasserfassung aufgrund der Naturschutzgesetzgebung nicht in jedem Fall gefordert werden kann.	
51953	Berner KMU 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Die Massnahmen sind mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen und deren Interessen im Richtplan zu berücksichtigen sowie darzulegen. **Begründung** -	**Bemerkung** Unter Vorgehen Punkt 1 ist festgehalten, dass der Kanton in Zusammenarbeit mit den Wasserversorgungen die regionalen Planungen und technischen Konzepte erarbeitet, in denen die zukünftigen technischen und organisatorischen Strukturen der öffentlichen Wasserversorgung definiert werden. Zudem werden bei der Interessenabwägung resp. Auflösung der Nutzungskonflikte die Standortgemeinden und Konzessionsnehmer der Fassungen sowieso berücksichtigt. Eine explizite Erwähnung und Darstellung im Richtplan würde den Rahmen des Massnahmenblattes sprengen. Bei jeder Fassung werden diese Aspekte aber erfasst und berücksichtigt. Den Interessen der Gemeinden wird somit Rechnung getragen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
50191	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die vorausschauende Planung wird begrüsst. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
46979	EWG Eriswil 4952 Eriswil	**Antrag / Bemerkung** Fusionen dürfen vom Kanton nicht über Mass gefördert werden. **Begründung** Die Zusammenarbeit von Wasserversorgungen ist zur Sicherstellung der Versorgung unabdingbar. Dafür sind entsprechende regionale Planungen sinnvoll. Kleinere Versorgungen haben jedoch auch ihre Berechtigung und können eine wichtige Stütze zur Versorgungssicherheit bilden. Sie sind weniger anfällig bei Angriffen und können die lokale Bevölkerung versorgen.	**Bemerkung** Zur Sicherstellung der Wasserversorgung werden in einem ersten Schritt regionale technische Konzepte erarbeitet. Basierend auf der technischen Lösung wird die beste Organisationsform für die Zusammenarbeit gesucht. Das richtige Ausmass ergibt sich nach Dafürhalten des AWA aus den im Massnahmenblatt resp. in der kantonalen Wasserstrategie dargelegten Ziele. Fusionen sind dabei nicht per se ein Ziel; sie werden aber angestrebt, wenn sie zur Zielerreichung in einem bestimmten Perimeter das sinnvolle Mittel sind. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48815	SP Wattenwil	**Antrag / Bemerkung** Massnahme Massnahmen betreffend Regenwasserfassung fehlen gänzlich. Diese sind zu ergänzen. **Begründung** Gerade in heutiger Zeit, wo lange Trockenphasen von übermässigen Niederschlägen gefolgt werden, ist die Regenwassernutzung umso wichtiger und muss gefördert werden. Es befremdet uns, dass das Thema nicht in die Massnahmen eingeflossen ist. Die Regenwassernutzung für WC-Spülungen und Gartenbewässerung, muss verankert und unbedingt gefördert werden. Die öffentliche Wasserversorgung kann in Zukunft nur durch eine nachhaltige Nutzung des Regenwassers aufrechterhalten werden.	**Bemerkung** Der Kanton Bern wird auch in Zukunft über genügend Ressourcen verfügen, um die Trink-, Brauch- und Löschwasserversorgung aufrecht erhalten zu können. Nachfrageseitige Massnahmen zur Reduktion des Wasserverbrauches gehören inhaltlich nicht in dieses Massnahmenblatt. Die öffentliche Wasserversorgung ist und muss auch in Zukunft darauf ausgelegt sein, einen Spitzenwasserbedarf abdecken zu können. Bei langen Trockenphasen wird nicht genügend Regenwasser zur Verfügung stehen und der Bedarf wird aus der öffentlichen Versorgung abgedeckt werden müssen. Ein schonender Umgang und die Förderung von alternativen Brauchwassernutzungen um den durchschnittlichen Verbrauch zu senken, ist zu begrüssen, aber wie erwähnt nicht Teil dieses Massnahmenblattes. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49532	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Wasserversorung/Wasserfassungen sollen auch in Naturschutzgebieten möglich sein. **Begründung**	**Bemerkung** Dies ist bereits heute der Fall. Grundsätzlich geht es immer um die Interessenabwägung zwischen Schutz- und Nutzungsinteressen. Sofern Standortgebundenheit und ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Trinkwasserfassung gegeben sind und diese

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Gerade in Naturschutzgebieten respektive im Wald verfügt das Wasser über wenig/keine Pestizidrückstände.	von regionaler oder überregionaler Bedeutung ist, muss auf die Abwägung eingegangen werden und ein Bau einer neuen Fassung grundsätzlich möglich sein. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
Massnahme C_21 Anlagen zur Windenergieproduktion fördern Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
48490	Interessengemeinschaft (IG) ländlicher Raum 3800 Unterseen	**Antrag / Bemerkung** «Jede Region leistet einen Beitrag zum Erreichen…im Bereich Windenergie» - d.h. jede Region muss einen Standort für die Windenergie zur Verfügung stellen – dies kann und darf nicht sein. **Begründung** Gerade in Gebieten mit schöner – teilweise auf Bundesstufe geschützter – Naturlandschaften (Naturpärke, SAJA) muss dies ausgeschlossen resp. eine Ausschlussmöglichkeit geben. Es kann nicht sein, dass einerseits Naturpärke ausgeschieden und subventioniert werden und diese so dann mit Windanlagen «verunstaltet» werden. Dies widerspricht den Schutzzielen. Ggf. wäre zu prüfen, ob diese Regionen im Gegenzug ansonsten im Bereich erneuerbare Energien einen Beitrag leisten können und die Formulierung dahingehend angepasst wird.	**Bemerkung** Schutzinteressen werden jeweils im Rahmen des Planungsprozesses berücksichtigt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51971	Gemeinde Täuffelen Ressort Planung	**Antrag / Bemerkung** Als Ergänzung zur Solarenergie wird die Windenergieproduktion unterstützt. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48905	Regionalkonferenz Emmental 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Aus unserer Sicht würde es Sinn machen, die Verfahren zu verschlanken und dass der Kanton mehr Verantwortung übernimmt. **Begründung** Die Delegation der Aufgabe an die Regionen verhindert eine gesamtkantonal gleichwertige Betrachtung. Weiter basieren die kantonalen Prüfräume noch auf veralteten Kriterien und berücksichtigen die aktuellen Entwicklungen nicht. Es ist unserer Meinung die Aufgabe des	**Bemerkung** Aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen und dem Fokus auf die erneuerbaren Energien ist der Handlungsbedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung des Kantonalen Richtplanes bezüglich Energie erkannt und in Vorbereitung für zukünftige Richtplananpassungen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Kantons, die Windenergiegebiete festzulegen und die dazu nötige umfassende alternative Prüfung und Interessenabwägung vorzunehmen. Mit der aktuell vorgesehenen Delegation an die Regionen ist dies nicht möglich. Wenn einzelne Regionen nicht aktiv werden, hat der Kanton keine Handlungsmöglichkeiten und auch einzelne Gemeinden können nichts bewirken. Wir denken, dass die kantonale Regelung einer Überprüfung durch das Bundesgericht nicht standhalten würde. Die RKE hat im Jahr 2010 eine Regionale Richtplanung für Windkraftanlagen beschlossen, doch die darin enthaltenen Massnahmen konnten nie umgesetzt werden. Aus diesem Grund unterstützt die RKE einen kantonalen Ansatz bei der Umsetzung.	
49000	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Autre adaptation: Inscrire le site éolien du Mont Sujet (S13) en coordination réglée **Justification** L'intérêt à la production d'énergie renouvelable et donc au maintien du site du Mont Sujet dans le plan directeur doit primer la protection du paysage.	**Remarque** Les adaptations concernant les divers sites auront lieu lors du prochain controlling du plan directeur. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
48333	Groupe E Greenwatt 1673 Granges-Paccot	**Demande / remarque** Autre adaptation: Inscrire le site éolien du Mont-Sujet (S13) en coordination réglée suite à la décision de la DIJ **Justification** L'intérêt à la production d'énergie renouvelable et donc au maintien du site du Mont-Sujet dans le plan directeur doit primer la protection du paysage.	**Remarque** Les adaptations concernant les divers sites auront lieu lors du prochain controlling du plan directeur. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
47266	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** C21: die Richtplanung für die Windenergie muss re-evaluiert werden mit dem Ziel, dass mehr Anlagen rascher Gebaut werden können. **Begründung** Windenergie ist ein wichtiger Pfeiler der Energieversorgung - gerade im Winterhalbjahr. Die bisherige Planung war	**Bemerkung** Aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen und dem Fokus auf die erneuerbaren Energien ist der Handlungsbedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung des Kantonalen Richtplanes bezüglich Energie erkannt und in Vorbereitung für zukünftige Richtplananpassungen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		zwar im Vergleich mit anderen Kantonen vorbildlich - aber nicht zielführend.	
49632	Conseil du Jura bernois (CJB) 2520 La Neuveville	**Demande / remarque** Comme mentionné en préambule, nous soutenons la prise de position de Jb.B qui demande en particulier la prise en compte de la révision du plan directeur régional des parcs éoliens du Jura bernois publié en 2020. De plus, nous tenons à rappeler que les procédures actuelles ne permettent que très peu d'avancées dans la promotion de l'énergie éolienne. En effet, même si le peuple décide (par un processus démocratique standard : votation) d'aller de l'avant avec un projet éolien, les possibilités de recours restent trop contraignantes vis-à-vis d'une volonté populaire. **Justification** -	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
49207	Direction générale du territoire et du logement 1014 Lausanne	**Demande / remarque** De manière générale, nous rappelons qu'une coordination avec notre canton s'avère nécessaire pour les périmètres éoliens situés à proximité du territoire vaudois. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance
48063	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Démarche : il faut permettre les éoliennes uniques pour une éolienne citoyenne ou pour une industrie. Il faudrait ajouter un point 8 pour permettre ce cas de figure très important. **Justification** Selon la loi LAT 24, il faut permettre à une commune d'ériger son éolienne citoyenne (par exemple Eriswil) ou une industrie de produire l'énergie électrique (surtout en hiver) dont elle a besoin pour sa production et sa survie économique à cause des prix du marché actuels.	**Remarque** L'efficacité économique n'est pas seule en jeu. Il convient de respecter également le principe de concentration afin de protéger le paysage (cf. aussi le principe de planification P1 de la Conception énergie éolienne de la Confédération). De plus, des exceptions sont possibles. La proposition sera prise en considération lors de l'actualisation prévue de la fiche de mesure C_21. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre **Weitere Antragssteller / Autre prise de position** aeebern. Organisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz
50192	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung**	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Der Einbezug der Regionen bzw. der Regionalkonferenzen in den Planungsprozess wird begrüsst. **Begründung** -	
48337	Entwicklungsraum Thun ERT 3601 Thun	**Antrag / Bemerkung** Der ERT beantragt, die Standorte aus dem zu genehmigenden Regionalen Richtplan Windenergie ERT bereits heute im kantonalen Richtplan aufzuführen mit den entsprechenden Koordinationsständen. **Begründung** Der Richtplan Windenergie ERT befindet sich unmittelbar vor der Genehmigung. Eine Aufnahme in den kantonalen Richtplan im Rahmen des nächsten Controllings wäre verspätet. Zwecks der Förderung von Windenergieanlagen sollten die Standorte bereits heute in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Somit würde eine schnellere Realisierung der Standorte wahrscheinlicher. Die Standorte des ERT könnten mit einem Hinweis versehen werden, dass die Genehmigung ausstehend ist und einer Anmerkung, dass dieser Hinweis nichtig würde, sobald die Genehmigung erfolgt ist.	**Bemerkung** Die Anpassung einzelner Standorte erfolgt im Rahmen des nächsten Richtplancontrollings. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
50208	aeebern Oraganisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Kanton Bern hat schweizweit das grösste Potenzial zur Nutzung der Windkraft. Dieses Potenzial wird heute ungenügend genutzt. Wir verweisen auf die Stellungnahme von Suisse Eole in diesem Bereich und unterstützen diese Forderungen vollumfänglich. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
46981	EWG Eriswil 4952 Eriswil	**Antrag / Bemerkung** Der Zusatz, dass grosse Windenergieanlagen zu Windpärken mit mindestens drei Windturbinen zusammen gefasst werden sollen, ist zu streichen. **Begründung** Der Bau von Windenergieanlagen (WEA) bzw. deren Planung ist äusserst anspruchsvoll, insbesondere im doch stark besiedelten Raum wie in der Schweiz	**Bemerkung** Es geht in diesem Zusammenhang nicht bloss um die wirtschaftliche Effizienz, sondern auch um das Konzentrationsprinzip aus Sicht Landschaftsschutz (siehe auch Planungsgrundsatz P1 Konzept Windenergie des Bundes). Zudem sind Ausnahmen möglich. Bei der geplanten Überarbeitung des Massnahmenblattes C_21 wird der Vorschlag berücksichtigt.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		vorherrschend. Bereits etliche WEA sind verhindert worden, weil die Gegnerschaft Angst vor Windparks schüren konnte. Wenn WEA gefördert werden sollen, muss es möglich sein, einzelne WEA zu bauen. Ein Wachstum zu einem Windpark bleibt dabei nicht unmöglich. Es ist verständlich, dass insbesondere aus landschaftsschützerischen Gründen nicht überall WEA entstehen sollen. Wäre eine Ausschlussplanung hier nicht sinnvoller? Alternativ ist zu prüfen, für den Nachweis mehrerer Anlagen die Regionalen Planungen beizuziehen. Konkret müsste die Gemeinde Eriswil nicht auf ihrem Gebiet mindestens drei Anlagen planen, sondern das gesamte Napfgebiet oder wenigstens die Bernischen Regionen Emmental und/oder Oberaargau eine entsprechende Anzahl möglicher Standorte für WEA definieren.	**Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
51954	Berner KMU 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Die Massnahmen sind mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen und deren Interessen im Richtplan zu berücksichtigen sowie darzulegen. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49542	Planungsregion Kandertal 3777 Saanenmöser	**Antrag / Bemerkung** Ergänzung Vorgehen Punkt 2: Jede Region resp. Regionalkonferenz leistet entsprechend den Planungen und den regionalen Möglichkeiten ihren Beitrag zur Erreichung der Ziele der Energiestrategie 2050 und der kantonalen Energiestrategie 2006 im Bereich der Windenergie. **Begründung** Nicht alle Regionen haben die gleichen Möglichkeiten.	**Bemerkung** Aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen und dem Fokus auf die erneuerbaren Energien ist der Handlungsbedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung des Kantonalen Richtplanes bezüglich Energie erkannt und in Vorbereitung für zukünftige Richtplananpassungen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
49543	Bergregion Obersimmental-Saanenland 3777 Saanenmöser	**Antrag / Bemerkung** Ergänzung Vorgehen Punkt 2: Jede Region resp. Regionalkonferenz leistet entsprechend den Planungen und den regionalen Möglichkeiten ihren Beitrag zur Erreichung der Ziele der Energiestrategie 2050 und der kantonalen Energiestrategie 2006 im Bereich der Windenergie. **Begründung**	**Bemerkung** Aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen und dem Fokus auf die erneuerbaren Energien ist der Handlungsbedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung des Kantonalen Richtplanes bezüglich Energie erkannt und in Vorbereitung für zukünftige Richtplananpassungen. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Nicht alle Regionen haben die gleichen Voraussetzungen und Möglichkeit für Windenergieanlagen.	Hinweis für die Umsetzung
51052	Gemeinde St. Stephan	**Antrag / Bemerkung** Ergänzung zur Stellungnahme in Zusammenarbeit mit der IG ländlicher Raum: Den Regionen muss die Produktion von Strom mit Wasserkraft angerechnet werden. **Begründung** S. Stellungnahme zu C_21 der IG ländlicher Raum	**Beurteilung** nicht berücksichtigt
48059	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Etudes de base : il faut aussi se référer à la conception éolienne 2050 de l'ARE du 25.09.2020. **Justification** La conception éolienne 2050 de l'ARE du 25.09.2020 donne les lignes directrices pour le développement éolien en Suisse selon la SE2050. Suite à la dernière étude fournie par l'OFEN, le potentiel éolien en Suisse a été revu à la hausse : 30 TWh/an.	**Remarque** La fiche de mesure C_21 doit être actualisée (nouvelle Conception énergie éolienne). **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
49047	Commune mixte de Plateau de Diesse Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Etudes de base : il faut aussi se référer à la conception éolienne 2050 de l'ARE du 25.09.2020. **Justification** La conception éolienne 2050 de l'ARE du 25.09.2020 donne les lignes directrices pour le développement éolien en Suisse selon la SE2050. Suite à la dernière étude fournie par l'OFEN, le potentiel éolien en Suisse a été revu à la hausse : 30 TWh/an.	**Remarque** La fiche de mesure C_21 doit être actualisée (nouvelle Conception énergie éolienne). **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
50987	Gemeinde Lenk i.S.	**Antrag / Bemerkung** Gemäss Richtplananpassung muss jede Region einen Standort für die Windenergie zur Verfügung stellen, dies ist jedoch nicht überall möglich. Wir beantragen die Ergänzung der Bestimmung unter Vorgehen, Punkt 2 wie folgt: "Jede Region resp. Regionalkonferenz leistet nach ihren Möglichkeiten ihren Beitrag zur Erreichung der Ziele der Energiestrategie 2050 und	**Bemerkung** Aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen und dem Fokus auf die erneuerbaren Energien ist der Handlungsbedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung des Kantonalen Richtplanes bezüglich Energie erkannt und in Vorbereitung für zukünftige Richtplananpassungen. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		der kantonalen Energiestrategie 2006 im Bereich der Windenergie." **Begründung** -	Hinweis für die Umsetzung
49149	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Il faut adapter les périmètres propices selon l'urgence climatique, les besoins en énergies renouvelables locales/régionales et l'énorme évolution technologique des éoliennes et des infrastructures techniques qui pourraient être perturbées (militaires, météo, télécom et aviation civile) **Justification** Le canton a défini des périmètres propices et ne prévoit pas actuellement d'actualiser ces zones ou cet inventaire en fonction des nouvelles conditions-cadres (intérêt national, sites forestiers, grandes infrastructures, carrières, dépôts ferroviaires, places d'armes, etc) et de l'évolution technologique dans tous les domaines (les éoliennes et les infrastructures techniques qui pourraient être perturbées).	**Remarque** La fiche de mesure C_21 doit être actualisée. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
49153	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Il faut autoriser et favoriser la construction d'éoliennes en forêt **Justification** Forêt : les principes et critères cantonaux pour la réalisation d'éoliennes en forêt sont obsolètes. La formulation "Quelques grandes installations en forêt sont possibles[...]" doit être reformulée par "Des projets d'énergie éolienne en forêt sont possibles [...]". Selon le concept d'énergie éolienne de la Confédération ainsi que le rapport en réponse au postulat Faciliter la construction d'éoliennes en forêt et sur les pâturages boisés 10.3722 (Cramer Robert), des parcs complets en forêt sont également possibles si l'on peut prouver qu'ils sont liés au site. Il ne s'agit pas seulement d'installations individuelles faisant partie d'un parc éolien, ce qui implique que la majeure partie du parc doit être située en dehors de la forêt.	**Remarque** La fiche de mesure C_21 doit être actualisée. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
49065	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Il faut confirmer la construction des éoliennes en forêt.	**Remarque** La fiche de mesure C_21 doit être actualisée.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Justification Il y a de nombreux avantages: - paysager: atténuation grâce à la canopée - bruit: atténuation du bruit grâce à la forêt - éloignement de potentielles habitations à proximité - synergies avec les exploitations forestières - la biodiversité y est nettement moindre que dans des clairières ou vers les lisières - des mesures d'accompagnement pour la biodiversité pointues - les dernières technologies de machines permettent de réduire les zones de grutages à l'aide de l'utilisation de grue-tour ou de grue sur le mât (climcrane) - on passe de 1500 m^2 à 400 m^2, etc.	**Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
48069	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Il faut confirmer la construction des éoliennes en forêt. **Justification** Il y a de nombreux avantages : - paysager : atténuation grâce à la canopée - bruit : atténuation du bruit grâce à la forêt - éloignement de potentielles habitations à proximité - synergies avec les exploitations forestières - la biodiversité y est nettement moindre que dans des clairières ou vers les lisières - des mesures d'accompagnement pour la biodiversité pointues - les dernières technologies de machines permettent de réduire les zones de grutages à l'aide de l'utilisation de grue-tour ou de grue sur le mât (climbcrane). On passe de 1500 m^2 à 400m^2 - etc.	**Remarque** La fiche de mesure C_21 doit être actualisée. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
49362	ProEole Berne 3238 Gals	**Demande / remarque** Il faut promouvoir et donner toutes les conditions-cadres pour le développement	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		de l'énergie éolienne dans le canton de Berne et dans ses régions. **Justification** Le Canton de Berne a le meilleur potentiel de production selon la conception éolienne de la Confédération. L'éolien produit 70% de son énergie en hiver quand on doit importer du courant électrique de l'étranger. On ne peut pas se passer de ce courant électrique renouvelable local-cantonal. Elle est très complémentaire avec les autres renouvelables et plus particulièrement le solaire PV. L'acceptance est bonne dans le canton pour cette production.	l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
49151	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Il faut une planification cantonale avec des plans d'affectation cantonaux valant permis de construire. Suppression pour l'éolien de la couche communale. **Justification** Système avec plans directeurs régionaux : le maintien du système avec des plans directeurs régionaux cimente un système très inerte et doit être fondamentalement repensé. Les régions sont certes invitées à mettre en œuvre leurs plans directeurs, mais elles le font généralement avec retard. Il n'est pas rare que les régions n'examinent alors que les zones d'examen définies par le canton, même s'il y aurait en fait d'autres zones appropriées. Comme la liste des zones-tests n'a pas été adaptée aux nouvelles conditions-cadres, il en résulte que l'ensemble du potentiel n'est pas pris en compte (forêt, IFP, nouveau potentiel, etc.). De plus, le canton doit ensuite retranscrire les résultats de la planification régionale dans le plan directeur cantonal, ce qui prend encore plus de temps, temps qui pourrait être économisé avec une planification cantonale. Parallèlement, le système actuel rend plus difficile la délimitation de nouvelles zones éoliennes et la révision du plan directeur éolien.	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
48331	Groupe E Greenwatt 1673 Granges-Paccot	**Demande / remarque** Installation possible dans les IFP ou à proximité **Justification**	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Pesée d'intérêt équilibrée entre l'environnement, le paysage et la production énergétique possible	Indication pour la mise en œuvre
48073	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Instaurer un intérêt cantonal prépondérant au développement de l'énergie éolienne locale par rapport au paysage. Cette demande s'appliquerait tant que le canton de Berne ou la Suisse importe du courant électrique en hiver (limite d'importation à 5 TWh/an pour la Suisse entière). **Justification** Dès que cette limite n'a plus de raison d'être, les intérêts paysage et énergie éolienne redeviennent équivalents.	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre **Weitere Antragssteller / Autre prise de position** aeebern. Organisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz
49068	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Instaurer un intérêt cantonal prépondérant au développement de l'énergie éolienne locale par rapport au paysage. Cette demande s'appliquerait tant que le canton de Berne ou la Suisse importe du courant électrique en hiver (limite d'importation à 5 TWh/an pour la Suisse entière) **Justification** Dès que cette limite n'a plus de raison d'être, les intérêts paysage et énergie éolienne redeviennent équivalents	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
48999	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Intérêt cantonal prépondérant à l'énergie éolienne locale tant que la Suisse continue d'importer en hiver, par exemple tant qu'elle importe 5 TWh/an **Justification** Il est primordial d'assurer un approvisionnement local, renouvelable et sûr.	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
48332	Groupe E Greenwatt 1673 Granges-Paccot	**Demande / remarque** Intérêt cantonal prépondérant à l'énergie éolienne locale tant que la Suisse continue d'importer en hiver, par exemple tant qu'elle importe 5 TWh/an **Justification**	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Il est primordial d'assurer un approvisionnement local, renouvelable et sûr.	
46980	EWG Eriswil 4952 Eriswil	**Antrag / Bemerkung** Jede Region leistet ihren Beitrag zur Erreichung der Ziele der Energiestrategie 2050. Der Zusatz betreffend die Windenergie ist zu streichen. **Begründung** Jede Region soll darlegen, wie sie zur Erreichung der Energieziele beitragen will. Dass jede Region im Bereich Windenergie aktiv werden soll, widerspricht dem Willen, dass Windenergieanlagen zu Windparks zusammengefasst werden sollen. Anstatt dass pro Windenergieanlagestandort mindestens drei Anlagen vorgeschrieben werden, sollten besser Gebiete oder Regionen definiert werden, wo Windenergieanlagen eben gerade nicht gebaut werden sollen - zum Beispiel in landschaftlich besonders schützenswerten Gebieten oder wo wenig Windertrag zu erwarten ist.	**Bemerkung** Aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen und dem Fokus auf die erneuerbaren Energien ist der Handlungsbedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung des Kantonalen Richtplanes bezüglich Energie erkannt und in Vorbereitung für zukünftige Richtplananpassungen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
49363	ProEole Berne 3238 Gals	**Demande / remarque** L'énergie éolienne doit être aussi citoyenne et participative. **Justification** Il faut permettre la construction d'une éolienne citoyenne dans un village avec une auto-consommation dans le réseau électrique du village. L'exemple d'Eriswil est exemplaire. Le canton devrait soutenir cette démarche avec une subvention particulière. Idem pour le projet des agriculteurs de Sonvilier (les Quatre Bornes). Un fonds à l'innovation citoyenne devrait récompenser ces développements.	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l’accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d’une refonte de la thématique de l’énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
49045	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** La fiche ne contient aucun potentiel éolien recherché ou souhaité. Cela manque cruellement au niveau cantonal. **Justification** Le canton de Berne est le canton avec celui de Vaud qui a le plus grand potentiel éolien selon la conception éolienne de l'ARE du 25.09.2020 : 570 GWh/an - 1'170 GWh/an.	**Remarque** La fiche de mesure C_21 sera adaptée au nouveau contexte lors du prochain controlling du plan directeur. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48053	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** La fiche ne contient aucun potentiel éolien recherché ou souhaité. Cela manque cruellement au niveau cantonal. **Justification** Le canton de Berne est le canton avec celui de Vaud qui a le plus grand potentiel éolien selon la conception éolienne de l'ARE du 25.09.2020 : 570 GWh/an - 1'170 GWh/an.	**Remarque** La fiche de mesure C_21 sera adaptée au nouveau contexte lors du prochain controlling du plan directeur. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
50689	Association Jura bernois.Bienne 2735 Bévilard	**Demande / remarque** Le plan directeur cantonal n'a pas tenu compte de la révision du plan directeur régional des parcs éoliens du Jura bernois publiée en 2020. Jb.B propose donc les corrections suivantes : - S1 Bugnenets / L'Échelette – Joux-du-Plâne (les Quatre Bornes) à Renan (BE), Sonvilier, Saint-Imier: Coordination réglée - S2 Montagne du Droit – Mont-Crosin – Mont-Soleil à Saint-Imier, Cormoret, Courtelary, Villeret, Corgémont, Cortébert DB: Coordination réglée - S5 Cerniers de Rebévelier - Béroie à Rebévelier, Saicourt: Information préalable En ce qui concerne les sites de Montoz – Prés Richard, Montagne de Romont et Mont Sujet, les états de coordination inscrits dans le plan directeur régional approuvé par l'OACOT le 12 juin 2020 devraient changer dès le premier trimestre 2023. En effet, suite aux évolutions récentes : - D'une part la réalisation d'un parc éolien sur le canton de Soleure à la Montagne de Granges ouvre la voie à la procédure de révision mineure prévue dans notre plan directeur pour les sites de Montoz-Prés Richard et Montagne de Romont qui passeront tous les deux en coordination réglée avec approbation par notre comité directeur en janvier 2023. - D'autre part, notre recours concernant le site de Mont-Sujet a été accepté par la DIJ et celui-ci est de facto réintégré dans notre plan directeur en coordination réglée. Nous vous demandons donc d'indiquer une coordination réglée dans le plan directeur pour ces trois sites (fiches de mesure ci-dessous). - S7 Montoz – Prés Richard (Harzer) à Court:	**Remarque** Les adaptations concernant les divers sites auront lieu lors du prochain controlling du plan directeur. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre **Weitere Antragssteller / Autre prise de position** Conseil du Jura bernois (CJB)

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Coordination réglée - S14 Montagne de Romont à Romont (BE): Coordination réglée - S13 Mont Sujet à Plateau de Diesse: Coordination réglé **Justification** -	
48269	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** Massnahmenblatt C_21: Rückseite (1 von 3) C21, Punkt 5 Formulierung: Betrifft ein Vorhaben von nationalem Interesse ein Objekt nach Art. 5 NHG (zB. BLN, ISOS), ein kantonales Naturschutzgebiet oder eine Grundwasserschutzzone, so darf im Rahmen einer qualifizierten Interessenabwägung ein Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung in Erwägung gezogen werden. Dieser Absatz ist zu streichen. **Begründung** Naturschutzgebiete und Grundwasserschutzzonen sind ausnahmslos und ungeschmälert zu erhalten.	**Bemerkung** Aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen und dem Fokus auf die erneuerbaren Energien ist der Handlungsbedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung des Kantonalen Richtplanes bezüglich Energie erkannt und in Vorbereitung für zukünftige Richtplananpassungen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
49208	Direction générale du territoire et du logement 1014 Lausanne	**Demande / remarque** Nous relevons que les sites éoliens n°27 "Chalberhöni" et n°28 "Gsteig-Walig" ont été abandonnés dans le cadre du projet de planification éolienne des régions du Kandertal et de l'Obersimmental-Saanenland. A terme, ces sites devraient être retirés de cette mesure. **Justification** -	**Remarque** Les adaptations concernant les divers sites auront lieu lors du prochain controlling du plan directeur. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
49365	ProEole Berne 3238 Gals	**Demande / remarque** On doit accepter et valoriser les paysages énergétiques avec des éoliennes. **Justification** Mont Crosin est magnifique exemple d'une réussite paysagère et économique. Plus de 40'000 visiteurs se pressent là-bas pour admirer ces belles silhouettes. L'éolien	**Évaluation** Prise de connaissance

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		emprunte le paysage pour 30 ans. En 2 semaines, il est redevenu comme avant. Si on change d'avis ou plus besoin de cette technologie, on démonte et on retrouve les pâturages boisés comme avant (si les sapins n'auront pas séché avec le réchauffement climatique !) les zones détruites par l'homme doivent être utilisées pour des éoliennes : caserne militaire, carrière, le long des autoroutes, anciens aérodromes militaires, etc.	
48997	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Potentiel éolien à définir et mesures à expliquer Supprimer un nombre minimal d'éolienne, min. 10 GWh/an Inscrire la possibilité de mettre en place des éoliennes uniques via l'article 24 LAT Valoriser l'apport important de l'éolien durant l'hiver Démarche: il faut permettre les éoliennes uniques pour une éolienne citoyenne ou pour une industrie. Il faudrait ajouter un point 8 pour permettre ce cas de figure très important. **Justification** Selon la loi LAT 24, il faut permettre à une commune d'ériger son éolienne citoyenne ou à une industrie de produire l'énergie électrique (surtout en hiver) dont elle a besoin pour sa production et sa survie économique à cause des prix du marché actuel.	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
48330	Groupe E Greenwatt 1673 Granges-Paccot	**Demande / remarque** Potentiel éolien à définir et mesures à expliquer Supprimer un nombre minimal d'éolienne, min. 10 GWh/an Inscrire la possibilité de mettre en place des éoliennes unique via l'article 24 LAT Valoriser l'apport important de l'éolien durant l'hiver **Justification** Selon la loi LAT 24, il faut permettre à une commune d'ériger son éolienne citoyenne (par exemple Eriswil) ou une industrie de produire l'énergie électrique (surtout en hiver) dont elle a besoin pour sa production	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		et sa survie économique à cause des prix du marché actuels.	
48060	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Principes et critères applicables aux périmètres propices à l'implantation d'éoliennes et aux installations : point 1 à supprimer un nombre minimal d'éolienne : ici proposé 3 **Justification** Il est mieux de donner un minimal de production espéré par site : xx GWh/an. On pourrait généraliser avec 10 GWh/an minimal par site éolien.	**Remarque** L'efficacité économique n'est pas seule en jeu. Il convient de respecter également le principe de concentration afin de protéger le paysage (cf. aussi le principe de planification P1 de la Conception énergie éolienne de la Confédération). De plus, des exceptions sont possibles. La proposition sera prise en considération lors de l'actualisation prévue de la fiche de mesure C_21. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
49048	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Principes et critères applicables aux périmètres propices à l'implantation d'éoliennes et aux installations : point 1 à supprimer un nombre minimal d'éolienne : ici proposé 3 **Justification** Il est mieux de donner un minimal de production espéré par site : xx GWh/an. On pourrait généraliser avec 10 GWh/an minimal par site éolien.	**Remarque** L'efficacité économique n'est pas seule en jeu. Il convient de respecter également le principe de concentration afin de protéger le paysage (cf. aussi le principe de planification P1 de la Conception énergie éolienne de la Confédération). De plus, des exceptions sont possibles. La proposition sera prise en considération lors de l'actualisation prévue de la fiche de mesure C_21. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
48066	Suisse Éole Secrétariat général 1400 Yverdon	**Demande / remarque** Principes et critères applicables aux périmètres propices à l'implantation d'éoliennes et aux installations : point 5 On doit pouvoir construire des éoliennes dans un IFP (selon les critères de protection) ou à proximité immédiate d'un IFP ou à proximité d'une réserve naturelle, etc. Il faut bien définir la notion de "proximité". Dedans ou dehors ? Si dehors, cela ne devrait plus être péjorant. **Justification** Pour réussir le virage climatique et la transition énergétique, nous avons besoin de pouvoir construire les éoliennes. Suisse Éole a édicté son plan d'action 2030 pour l'énergie éolienne suisse. Il est important de permettre les conditions-cadres pour développer pleinement cette énergie renouvelable locale et qui émet très peu de CO2 :	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre **Weitere Antragssteller / Autre prise de position** aeebern. Organisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		https://suisse-eole.ch/fr/qui-sommes-nous/plan-daction-2030-de-leolien-en-suisse/	
48998	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Principes et critères applicables aux périmètres propices à l'implantation d'éoliennes et aux installations : point 5 On doit pouvoir construire des éoliennes dans un IFP (selon les critères de protection) ou à proximité immédiate d'un IFP ou à proximité d'une réserve naturelle, etc. Il faut bien définir la notion de "proximité". Dedans ou dehors ? Si dehors, cela ne devrai plus être péjorant. **Justification** Pesée d'intérêt équilibrée entre l'environnement, le paysage et la production énergétique possible. Pour réussir le virage climatique et la transition énergétique éolienne suisse, il est important de permettre les conditions-cadres pour développer pleinement cette énergie renouvelable locale et qui émet très peu de CO2 https://suisse-eole.ch/fr/qui-sommes-nous/plan-daction-2030-de-leolien-en-suisse/	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
49462	SVP Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Streichung des neuen Satzes unter Punkt 2 des Absatzes «Vorgehen»: «Jede Region resp. Regionalkonferenz leistet ihren Beitrag zur Erreichung der Ziele der Energiestrategie 2050 und der kantonalen Energiestrategie 2006 im Bereich der Windenergie.» **Begründung** Das Potenzial für die Gewinnung von Energie mittels Windenergieproduktion ist gross. Trotzdem gilt es, gewisse zusätzliche Kriterien zu beachten. Insbesondere dem Tourismus muss dabei Rechnung getragen werden. Die Regionen und die Gemeinden kennen die lokalen Umstände am besten und können die Ausgangslage am besten beurteilen. Es ist deshalb nicht sinnvoll, dass der Kanton den Regionen oder gar den Regionalkonferenzen und Gemeinden vorschreibt, wie und ob sie im Bereich der Windenergie aktiv werden sollen.	**Bemerkung** Aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen und dem Fokus auf die erneuerbaren Energien ist der Handlungsbedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung des Kantonalen Richtplanes bezüglich Energie erkannt und in Vorbereitung für zukünftige Richtplananpassungen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
49364	ProEole Berne 3238 Gals	**Demande / remarque** Sur le même modèle qu'en Valais avec des éoliennes-test : 1 éolienne pour la commune ou pour une entreprise **Justification** On doit pouvoir utiliser la loi d'exception du territoire LAT24 pour construire 1 seule grande machine pour la collectivité ou pour une industrie. On doit pouvoir conserver notre qualité de vie actuelle et nos places de travail avec du courant électrique bon marché local.	**Remarque** Au vu des nouvelles dispositions légales et de l'accent mis sur les énergies renouvelables, le besoin d'une refonte de la thématique de l'énergie dans le plan directeur a été reconnu. Des adaptations sont en préparation. **Évaluation** Indication pour la mise en œuvre
50073	Gemeinde Linden	**Antrag / Bemerkung** Weiter richtet sich der Gemeinderat gegen die Entstehung eines Windparks auf dem Gemeindegebiet Linden. Der Gemeinderat beantragt deshalb, das Gemeindegebiet Linden aus dem Windrichtplan zu entfernen. **Begründung** Bereits in der Vergangenheit hat die Elektra Energie Genossenschaft als kommunales Stromversorgungsunternehmen verschiedene Standorte mit Lasermessungen auf unserem Gemeindegebiet vertieft geprüft und analysiert. Die Analyse führte zum Schluss, dass die erforderliche, kontinuierliche Windgeschwindigkeit für das Betreiben von Windanlagen im Gemeindegebiet in Linden nicht vorhanden ist.	**Bemerkung** Die Eignung des Gebiets Linden P14 wurde kürzlich mit der Genehmigung der Festsetzung des Standortes im Regionalen Richtplan Windenergie Entwicklungsraum Thun bestätigt. Die Voraussetzung für eine Realisierung ist in einem nächsten Schritt die Erstellung einer kommunalen Nutzungsplanung. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
Massnahme C_25 Räumliche Voraussetzungen für die Umsetzung der Justizvollzugsstrategie 2017 – 2032 schaffen Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
50691	Association Jura bernois.Bienne 2735 Bévilard	**Demande / remarque** « Pour mettre en œuvre la stratégie de l'exécution judiciaire 2017-2032, la construction de la prison régionale, le nouveau bâtiment de l'établissement pénitentiaire de Witzwil et la remise en état globale de l'établissement pénitentiaire de Hindelbank passent au stade de la coordination réglée tandis que le nouveau site prévu pour la détention administrative (projet de transformation de Prêles) est intégré avec le statut d'élément de coordination en cours. » Jb.B s'étonne que la possibilité d'utiliser le site de Prêles comme foyer éducatif pour mineurs du concordat latin ne soit pas	**Remarque** Le Concordat latin (Conférence latine des chefs des Départements de justice et police) a fait savoir par écrit au canton qu'il n'entendait pas poursuivre le projet d'utilisation du site pour un foyer. De ce fait, et dès lors que, pour le canton de Berne, le site n'entre plus non plus en considération pour l'exploitation d'un foyer, on a renoncé à l'inscription de cette option. De même, le canton n'a pas poursuivi plus avant le projet d'utilisation du site en question pour la détention administrative. **Évaluation**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		évoquée. Nous demandons donc d'indiquer cette possibilité. **Justification** -	Pas de prise en considération
49463	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Änderungen sind nachvollziehbar. Allerdings sind auch hier die laufenden Entwicklungen im Strafvollzug und die Kapazitäten in den Konkordaten im Auge zu behalten, insbesondere bei Neubauten. **Begründung** -	**Bemerkung** Die Bedarfsplanung wird periodisch durch die SID/AJV aktualisiert und bei (Neu-)Bauprojekten in der Planung berücksichtigt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49328	Verein seeland.biel/bienne c/o BHP Raumplan AG 3000 Bern 14	**Antrag / Bemerkung** Im Zusammenhang mit dem Neubau JVA/Regionalgefängnis Witzwil ist eine sichere Veloverbindung Ins Bahnhof – JVA Witzwil zu gewährleisten. **Begründung** Der Standort Witzwil verfügt über eine schlechte ÖV-Erschliessung. Um das Verkehrsaufkommen zu begrenzen, ist eine gute Erschliessung für den Veloverkehr umso wichtiger. Besondere Bedeutung kommt dabei der Veloverbindung ab Ins-Bahnhof über die Witzwilstrasse zu. Im Zusammenhang mit dem Neubau sind deshalb die Sicherheit und Attraktivität der Witzwilstrasse für den Veloverkehr zu überprüfen und bei Bedarf mit geeigneten Massnahmen zu verbessern. Eine entsprechende Auflage für die weitere Planung und Entwicklung des Projekts ist in das Massnahmenblatt C_25 aufzunehmen.	**Bemerkung** Die verkehrstechnische Anbindung durch den Langsamverkehr wird im Rahmen der weiteren Planung und in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Ins überprüft und berücksichtigt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49514	Service de l'aménagement du territoire du Canton de Neuchâtel	**Demande / remarque** Nous avons pris bonne note de vos projets (1, 2, 5 et 11) et n'avons pas de réserve à formuler. **Justification** Cf. ci-dessus	**Évaluation** Prise de connaissance
49628	Conseil du Jura bernois (CJB) 2520 La Neuveville	**Demande / remarque** Nous vous remercions de nous informer à ce propos et de nous donner des indications sur le scénario « Concordat romand » qui était la solution la plus	**Remarque** Le Concordat latin (Conférence latine des chefs des Départements de justice et police) a fait savoir par écrit au canton qu'il n'entendait pas poursuivre le projet d'utilisation du site pour un foyer.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		plausible pour le site, selon les dernières informations de la DSE. **Justification** Le 1er mars 2022, le CJB a rencontré une délégation de la Direction de la sécurité (DSE) afin d'aborder la question de l'avenir de l'Ancien Foyer d'éducation de Prêles. Jusqu'à présent, le canton a toujours mentionné que le scénario le plus probable était le Concordat romand avec la création de places pour des jeunes rencontrant des difficultés. Cette affectation est semblable aux dernières activités sur le site. Dans la présente consultation, il semble néanmoins que la détention administrative est le scénario retenu alors que nous avions été informés d'une préférence pour le Concordat romand et que le canton n'a pas signalé clairement son intention pour la détention administrative sur le site de Prêles. A noter également que les capacités attendues ne sont pas mentionnées de la même manière dans l'entier du document (80 places, 60 places, etc.)	De ce fait, et dès lors que, pour le canton de Berne, le site n'entre plus non plus en considération pour l'exploitation d'un foyer, on a renoncé à l'inscription de cette option. De même, le canton n'a pas poursuivi plus avant le projet d'utilisation du site en question pour la détention administrative. **Évaluation** Pas de prise en considération
C_25: Neuer Standort für die Administrativhaft, Umbauvorhaben in Prêles (Zwischenergebnis) Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
49116	Commune mixte de Plateau de Diesse 2515 Prêles	**Demande / remarque** Projet du Concordat latin à l'ancien Foyer d'éducation à Châtillon, Prêles **Justification** Le site de Châtillon est prévu pour de la détention administrative - coordination en cours. La commune remarque que le projet du Concordat n'y figure pas. Cette éventualité doit également être examinée	**Remarque** Le Concordat latin (Conférence latine des chefs des Départements de justice et police) a fait savoir par écrit au canton qu'il n'entendait pas poursuivre le projet d'utilisation du site pour un foyer. De ce fait, et dès lors que, pour le canton de Berne, le site n'entre plus non plus en considération pour l'exploitation d'un foyer, on a renoncé à l'inscription de cette option. De même, le canton n'a pas poursuivi plus avant le projet d'utilisation du site en question pour la détention administrative. **Évaluation** Pas de prise en considération
Massnahme C_27 Öffentliche Abwasserentsorgung sichern Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
51955	Berner KMU 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Die Massnahmen sind mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen und deren Interessen im Richtplan zu berücksichtigen sowie darzulegen.	**Bemerkung** Die Gemeinden sind in direkter Form (falls Eigentümer einer ARA) oder in indirekter Form (als Mitglied eines Gemeindeverbandes, der die zentrale ARA betreibt) immer in die ARA-

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung -	Regionalplanungen involviert. Auch die entsprechenden Massnahmen werden schlussendlich immer von den betroffenen Gemeinden beschlossen und finanziert. Eine explizite Erwähnung im Massnahmenblatt ist deshalb nicht erforderlich. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
Massnahme E_04 Biodiversität im Wald Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
49361	Berner Waldbesitzer BWB 3012 Bern	**Antrag / Bemerkung** "Konzept zur Artenförderung schaffen" im Vorgehen streichen **Begründung** Mit der Strategie Waldbiodiversität, dem Sachplan Biodiversität und den Vorgaben des Bundes aus der Programmvereinbarung Waldbiodiversität bestehen genügend Grundlagen. Der Mehrwert eines weiteren Konzepts ist nicht ersichtlich und führt zu unnötigen Kosten.	**Bemerkung** In diesem Konzept geht es darum Punkte zu definieren, welche bezüglich Artenförderung weder in der Strategie noch im Sachplan oder der Programmvereinbarung festgehalten werden. Dies erlaubt eine wirkungsvolle und effiziente Artenförderung. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48565	Lignum Holzwirtschaft Bern 3700 Spiez	**Antrag / Bemerkung** Anstelle von naturnah ist der Begriff "integrativ" einzusetzen. **Begründung** Die Daten aus Landesforstinventar und Biodiversitätsmonitoring des Bundes zeigen, dass sich die Biodiversität im bewirtschafteten Wald in einem guten Zustand befindet. Die Lignum Holzwirtschaft Bern unterstützt daher die integrative Waldbewirtschaftung. Die Lignum BE und ihre Partner setzen sich dafür ein, dass die Synergien zwischen Holznutzung und Biodiversitätsförderung genutzt werden. Wichtig ist: Die Biodiversitätsförderung funktioniert nur mit und nicht gegen die Waldeigentümer.	**Beurteilung** berücksichtigt
50194	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Anpassung der Massnahme wird begrüsst. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50660	EVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung**	**Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	3001 Bern	Die EVP unterstützt die Massnahmen E_04 und E_15 ausdrücklich. Gerade mit Blick auf den Klimawandel gilt es zusätzlich zu untersuchen, wie die Funktionen des Waldes in den verschiedenen Räumen allenfalls neu zu gewichten sind. **Begründung** -	zur Kenntnis genommen
47211	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Kapitel Biodiversität im Wald, Unterkapitel Vorgehen, S. 1: Die geforderten Grundlagen sind zentral und für die Umsetzung unabdingbar. **Begründung** Gerade mit Blick auf die Massnahme E_14 ist es zwingend, dass für die Biodiverstiät im Wald eine Strategie erarbeitet und Potenzialkarten erstellt werden. Bei der Umsetzung der Massnahmen E_04 und E_14 wird es zu Zielkonflikten kommen, es braucht deshalb auf beiden Seiten belastbare Grundlagen für eine fundierte Interessenabgwägung.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49464	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Streichen des Satzteiles «und ökologische Infrastruktur» beim zweiten Punkt des Vorgehens. **Begründung** Das Amt für Wald und Naturgefahren (AWN) betreibt schon heute beträchtlichen Aufwand, um die Biodiversität im Wald zu schützen und zu fördern. Insbesondere der Sachplan Biodiversität und die Strategie Waldbiodiversität 2030 sorgen dabei für diese Sicherstellung. Es ist deshalb nicht nötig, die ökologische Infrastruktur im Wald zusätzlich im Richtplan zu verankern. Es ist davon auszugehen, dass dies zu unnötigen Verpflichtungen für die Waldeigentümer führt. Der Vertragsnaturschutz, welcher heute betrieben wird, ist bereits ausreichend und zielführend.	**Bemerkung** Die ökologische Infrastruktur ist ein Auftrag an alle Kantone, der in der Programmvereinbarung des Bundes verankert ist. Die Umsetzung erfolgt via RWP mit Vertragsnaturschutz und im Einvernehmen mit den Waldeigentümerinnen und Waldeigentümer. Für eine sinnvolle Umsetzung der ökologischen Infrastruktur sind gute Grundlagen notwendig, welche vom AWN ausgearbeitet werden müssen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48274	Berner Bauern Verband 3072 Ostermundigen	**Antrag / Bemerkung** Streichen des Satzteiles «und ökologische Infrastruktur» beim zweiten Punkt des Vorgehens.	**Bemerkung** Die ökologische Infrastruktur ist ein Auftrag an alle Kantone, der in der Programmvereinbarung des Bundes verankert

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung Das Amt für Wald und Naturgefahren (AWN) unternimmt schon heute beträchtlichen Aufwand, um die Biodiversität im Wald zu schützen und zu fördern. Insbesondere der Sachplan Biodiversität und die Strategie Waldbiodiversität 2030 sorgen dabei für diese Sicherstellung. Es ist deshalb nicht nötig, die ökologische Infrastruktur im Wald zusätzlich im Richtplan zu verankern. Es ist davon auszugehen, dass dies zu unnötigen Verpflichtungen für die Waldeigentümer: innen führt. Der Vertragsnaturschutz, welcher heute betrieben wird, ist bereits ausreichend und zielführend	ist. Die Umsetzung erfolgt via RWP mit Vertragsnaturschutz und im Einvernehmen mit den Waldeigentümerinnen und Waldeigentümern. Für eine sinnvolle Umsetzung der ökologischen Infrastruktur sind gute Grundlagen notwendig, welche vom AWN ausgearbeitet werden müssen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51020	Gemeinde Wimmis	**Antrag / Bemerkung** Streichen Satzteil «und ökologische Infrastruktur» beim 2. Punkt des Vorgehens. **Begründung** Das Amt für Wald und Naturgefahren (AWN) unternimmt schon heute beträchtlichen Aufwand, um die Biodiversität im Wald zu schützen und zu fördern. Insbesondere der Sachplan Biodiversität und die Strategie Waldbiodiversität 2030 sorgen dabei für diese Sicherstellung. Es ist deshalb nicht nötig, die ökologische Infrastruktur im Wald zusätzlich im Richtplan zu verankern. Es ist davon auszugehen, dass dies zu unnötigen Verpflichtungen für die Waldeigentümer führt. Der Vertragsnaturschutz, welcher heute betrieben wird, ist bereits ausreichend und zielführend.	**Bemerkung** Die ökologische Infrastruktur ist ein Auftrag an alle Kantone, der in der Programmvereinbarung des Bundes verankert ist. Die Umsetzung erfolgt via RWP mit Vertragsnaturschutz und im Einvernehmen mit den Waldeigentümerinnen und Waldeigentümern. Für eine sinnvolle Umsetzung der ökologischen Infrastruktur sind gute Grundlagen notwendig, welche vom AWN ausgearbeitet werden müssen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48851	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Wir unterstützen diese Massnahme und die neue Strategie Waldbiodiversität 2030. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49360	Berner Waldbesitzer BWB 3012 Bern	**Antrag / Bemerkung** Wirkungsbezogene Erfolgskontrolle im Vorgehen erfassen **Begründung**	**Bemerkung** Ein Konzept zur Wirkungsanalyse im Wald wurde bereits erarbeitet. Die Wirkungskontrollen werden nun für spezifisch Lebensräume und Arten umgesetzt. Insbesondere auch in grösseren Reservaten.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die Umsetzung der Stratgie Waldbiodiversität ist mit einer wirkungsbezogenen Erfolgskontolle zu messen. Es macht keinen Sinn, Massnahmen umzusetzen, ohne deren Wirkung zu prüfen.	Die Wirkungsanalyse in Naturwaldreservaten wird auf Ebene des Bundes umgesetzt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
Massnahme und Erläuterungen E_06 Aufbau und Betrieb von Pärken von nationaler Bedeutung nach NHG Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
48491	Interessengemeinschaft (IG) ländlicher Raum 3800 Unterseen	**Antrag / Bemerkung** Der neue Passus unter "Vorgehen", wonach die kommunalen Planungen durch die Fachstellen bezüglich Interessen und Ziele der Pärke geprüft und berücksichtigt werden, wird abgelehnt. **Begründung** Diese ländlichen Gemeinden dürfen bei der sonst schon nicht mehr möglichen Entwicklung nicht durch weitere Faktoren eingeschränkt werden. Die Belastung durch die Pärke in Sachen Verkehr, Tourismus, Abfall und dergleichen sind für diese Gemeinden bereits einschränkend genug – im Hinblick auf den Nutzen solcher Pärke. Diese neue Anforderung wäre ein weiteres ungerechtfertigtes Hindernis. So hat keine Gemeinde mehr ein Interesse am Erhalt des Naturpark-Labels. Damit wird die Entwicklung im ländlichen Raum noch weiter erschwert.	**Bemerkung** Der Auftrag an die Gemeinden, ihre Planungen auf die Ziele der Pärke abzustimmen, ist in den gesetzlichen Grundlagen (PWG) enthalten. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48812	SP Wattenwil	**Antrag / Bemerkung** Regionaler Naturpark Gantrisch (Punkt 5) Der Satz: "Der Naturpark Gantrisch ist schweizweit bekannt als Modellregion für nachhaltige Entwicklung und insbesondere für naturverträgliche Freizeit- und Tourismusangebote" Unserer Meinung nach widersprechen die Gurnigel-Rennen dieser Zielsetzung. **Begründung** Die Gurnigel-Rennen sind nicht nachhaltig, naturverträglich und sind klimaschädlich. Sie verschlingen Ressourcen.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen **Weitere Antragssteller** zudem nicht Gegenstand der RP-Anpassung
48275	Berner Bauern Verband 3072 Ostermundigen	**Antrag / Bemerkung** Streichung des neuen Passus: «Er sorgt zudem dafür, dass bei der Prüfung und Genehmigung von kommunalen Planungen durch die kantonale Fachstelle die Interessen und Zielsetzungen der Pärke angemessen berücksichtigt werden.	**Bemerkung** Der Auftrag an die Gemeinden, ihre Planungen auf die Ziele der Pärke abzustimmen, ist in den gesetzlichen Grundlagen (PWG) enthalten. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		» und entsprechende Anpassung auf der Rückseite. **Begründung** Bereits heute arbeiten die betroffenen Gemeinden sehr eng mit den Naturparkorganisationen zusammen und finanzieren sie mit. Es ist deshalb nicht nötig und nicht stufengerecht hierbei im kantonalen Richtplan den Passus einzubauen, welcher die Entwicklung von den betroffenen ländlichen Gemeinden stark einschränken kann. Die Entwicklung des ländlichen Raumes und die Entwicklung der Naturpärke sind voneinander abhängig und sollen einander nicht ausbremsen. Zudem wäre es eine klare Einschränkung der Gemeindeautonomie.	nicht berücksichtigt
49465	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Streichung des neuen Passus: «Er sorgt zudem dafür, dass bei der Prüfung und Genehmigung von kommunalen Planungen durch die kantonale Fachstelle die Interessen und Zielsetzungen der Pärke angemessen berücksichtigt werden. » und entsprechende Anpassung auf der Rückseite. **Begründung** Bereits heute arbeiten die betroffenen Gemeinden sehr eng mit den Naturparkorganisationen zusammen und finanzieren sie mit. Es ist deshalb weder nötig noch stufengerecht, im kantonalen Richtplan den Passus einzubauen, welcher die Entwicklung der betroffenen ländlichen Gemeinden stark einschränken kann. Die Entwicklung des ländlichen Raumes und die Entwicklung der Naturpärke sind voneinander abhängig und sollen einander nicht ausbremsen. Zudem wäre es eine klare Einschränkung der Gemeindeautonomie.	**Bemerkung** Der Auftrag an die Gemeinden, ihre Planungen auf die Ziele der Pärke abzustimmen, ist in den gesetzlichen Grundlagen (PWG) enthalten. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
Massnahme und Erläuterungen E_07 UNESCO-Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch (SAJA) Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
48492	Interessengemeinschaft (IG) ländlicher Raum 3800 Unterseen	**Antrag / Bemerkung** Der neue Passus unter Vorgehen, wonach die kommunalen Planungen durch die Fachstellen bezüglich Interessen und Ziele des Weltkulturerbes geprüft und berücksichtigt werden, muss unbedingt abgelehnt werden. **Begründung**	**Bemerkung** Der Auftrag an die Gemeinden, ihre Planungen auf den Schutz des Weltnaturerbes abzustimmen, ist in den gesetzlichen Grundlagen (PWG) enthalten. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Diese ländlichen Gemeinden dürfen bei der sonst schon nicht mehr möglichen Entwicklung nicht durch weitere Faktoren eingeschränkt werden. Dies ist ein weiteres ungerechtfertigtes Hindernis resp. eine Grundlage zur Verhinderung der Entwicklung der Gemeinden im SAJA Gebiet!	
48947	Dienststelle für Raumplanung Kanton Wallis	**Antrag / Bemerkung** Les modifications apportées à la fiche E_07 « Site « Alpes suisses Jungfrau-Aletsch » inscrit au patrimoine naturel mondial de l'UNESCO (SAJA) » cadrent avec les principes et la marche à suivre de la fiche A.10 « Parcs naturels et patrimoine mondial de l'UNESCO » du plan directeur cantonal valaisan. **Begründung** Cf. remarque	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49466	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Streichung des neuen Passus: «Er sorgt zudem dafür, dass bei der Prüfung und Genehmigung von kommunalen Planungen durch die kantonale Fachstelle die Interessen und Zielsetzungen der Welterbestätte angemessen berücksichtigt werden. » und entsprechende Anpassung auf der Rückseite. **Begründung** Bereits heute arbeiten die betroffenen Gemeinden sehr eng mit der UNESCO-Organisation zusammen und finanzieren sie mit. Es ist deshalb auch hier weder nötig noch stufengerecht, im kantonalen Richtplan Vorgaben einzubauen, welche die Entwicklung der betroffenen ländlichen Gemeinden stark einschränken können. Die Entwicklung des ländlichen Raumes und die Entwicklung der SAJA-Region sind voneinander abhängig und sollen einander nicht ausbremsen. Zudem wäre es eine klare Einschränkung der Gemeindeautonomie.	**Bemerkung** Der Auftrag an die Gemeinden, ihre Planungen auf den Schutz des Weltnaturerbes abzustimmen, ist in den gesetzlichen Grundlagen (PWG) enthalten. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
Massnahme und Erläuterungen E_13 UNESCO-Weltkulturerbe Altstadt Bern Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
49546	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG	**Antrag / Bemerkung** E_13: Kein Bürokratiemonster! **Begründung**	**Bemerkung** Bei der Erarbeitung und Einführung eines Managementplans für die Welterbestätte handelt es sich um eine Vorgabe der UNESCO. Sie ist eine notwendige Bedingung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	3001 Bern	Die UNESCO macht klare Vorgaben. Es braucht keine zusätzliche Massnahmen und Konzepte, die hohe Kosten verursachen.	für den langfristigen Erhalt des Welterbestatus'. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49467	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Wenn das Weltkulturerbe mit einem Massnahmenblatt reguliert werden soll, ist beim Erstellen des Massnahmenblattes auf die Interessen der Einwohner der Altstadt Rücksicht zu nehmen, insbesondere auf die Parkiersituation und das Eigentum. **Begründung** Diese neue Massnahme birgt die Gefahr, die Altstadt von Bern zu überregulieren und zu einem Museum mit Partymeile werden zu lassen, was die Attraktivität für die Wohnungen reduziert. Es gilt die Balance zu finden zwischen normaler Weiterentwicklung und Alltagsleben sowie dem Schutz des Kulturerbes. Die SVP steht deshalb der Aufnahme in den Richtplan skeptisch gegenüber.	**Bemerkung** Die raumplanerische Sicherung der UNESCO Welterbestätten - welche auf Stufe Kanton mit dem Eintrag in den kantonalen Richtplan umgesetzt wird - ist eine notwendige Bedingung für den langfristigen Erhalt des Welterbestatus'. Es handelt um eine Vorgabe der UNESCO. Die übrigen ganz oder teilweise im Kanton Bern liegenden UNESCO Welterbestätten sind bereits heute im kantonalen Richtplan enthalten. Die konkreten planerischen und baulichen Vorschriften erfolgen auf Stufe Gemeinde mit den üblichen Plan- und Baubewilligungsverfahren. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48885	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Wir unterstützen diese Massnahme. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
Massnahme und Erläuterungen E_15 Regionale Waldpläne Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
48906	Regionalkonferenz Emmental 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** - **Begründung** Mit der Erarbeitung des Teilrichtplans MTB Emmental ist die RKE von der Erarbeitung der Regionalen Waldpläne betroffen.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49629	Conseil du Jura bernois (CJB) 2520 La Neuveville	**Demande / remarque** Comme pour la mesure A_01, nous souhaitons rappeler que le plan directeur doit pouvoir garantir un équilibre durable entre le développement et la protection de la biodiversité des forêts et l'utilisation des matières (bois de construction, d'industrie, d'énergie, etc.). **Justification**	**Évaluation** Prise de connaissance

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		-	
50762	Einwohnergemeinde Spiez Privatperson	**Antrag / Bemerkung** Das Massnahmenblatt E_15 ist wie folgt zu ergänzen: Beteiligte Stellen Kanton Bern: Es sind die weiteren beteiligten Stellen des Kantons aufzuführen (z.B. ANF und Jagdinspektorate). Beteiligte Stellen Gemeinden: Alle betroffenen Gemeinden sind beizuziehen. Vorgehen Absatz 1: Die Bezeichnung "die zuständigen Stellen des AWN" ist mit den weiteren zuständigen Stellen zur ergänzen (Die zuständigen Stellen des AWN, der ANF und des Jagdinspektorats bezeichnen Flächen in der Waldfunktionenkarte). Vorgehen Absatz 2: Die Bezeichnung "sowie von kantonalen Amtsstellen ist zu ergänzen mit "sowie der betroffenen kantonalen Amtsstellen". Grundlagen: Die Grundlagen sind mit weiteren relevanten Gesetzen zu ergänzen, wie z.B. NHG, NHV, NSchG, JSG. Vor einer Festsetzung sind zwingend Absprachen mit den betroffenen Fachstellen des Kantons und der Gemeinden nötig. **Begründung** Bezüglich der Regionalen Waldpläne sind ausser dem AWN zusätzliche kantonale Stellen wie das ANF und die Gemeinden betroffen. Diese sind deshalb bei den beteiligten Stellen aufzuführen und beim Vorgehen miteinzubeziehen.	**Bemerkung** Die kantonalen Amtsstellen sind unter Vorgehen ausreichend aufgeführt. Eine Auflistung sämtlicher angeschriebener Amtsstellen, die weit über ANF und Jagdinspektorat hinausgehen, würde auf der Flughöhe eines kantonalen Richtplans zu weit führen. Gleiches gilt für eine Auflistung aller relevanten Gesetze. Diese werden in den Regionalen Waldplänen pro Themenblatt ausführlich aufgelistet. Neu aufgenommen wird im Abschnitt Grundlagen der Begriff "umweltrelevante Rechtserlasse". **Beurteilung** nicht berücksichtigt
50661	EVP Kanton Bern 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die EVP unterstützt die Massnahmen E_04 und E_15 ausdrücklich. Gerade mit Blick auf den Klimawandel gilt es zusätzlich zu untersuchen, wie die Funktionen des Waldes in den verschiedenen Räumen allenfalls neu zu gewichten sind. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49330	Verein seeland.biel/bienne	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	c/o BHP Raumplan AG 3000 Bern 14	Die Reduktion auf vier regionale Waldpläne ist zu überprüfen. **Begründung** Die Reduktion von neun auf vier Waldplänen, deren Perimeter nicht den Verwaltungskreisen bzw. Planungsregionen entsprechen, erschwert die Koordination mit der Raumplanung und erhöht die Zahl der Schnittstellen. Die Abstimmung mit den regionalen Planungsinstrumenten und -prozessen wird dadurch zusätzlich erschwert.	Die Perimeterreduktion erfolgte im Rahmen einer Abwägung verschiedener Interessen. Die Abweichung von den Verwaltungskreisen war dabei ein bekannter Nachteil, der allerdings durch eine gute Koordination ausgeglichen werden kann. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49494	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** E_15 Regionale Waldpläne: Massnahme streichen **Begründung** Die Waldrichtpläne sind Teilrichtpläne. Sie sind im Waldgesetz und in der Waldverordnung geregelt. Mit der Integration in den Richtplan wird wohl eine häufigere Aktualisierung der regionalen Waldrichtpläne angestrebt. Dies verursacht unnötige Kosten und Aufwand, sowohl für die Verwaltung als auch die Waldeigentümer. Zudem entsprechen die Perimeter der regionalen Waldrichtplänen nicht den RGSK-Perimeter.	**Bemerkung** Der Revisionsrhythmus ist nicht abhängig von der Integration im Richtplan. Weder dies noch die Perimeter-Abweichung sind ein plausibler Grund für eine Streichung des Massnahmenblatts. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49329	Verein seeland.biel/bienne c/o BHP Raumplan AG 3000 Bern 14	**Antrag / Bemerkung** Im Massnahnenblatt sind unter «Vorgehen» die Prozesse, Instrumente und Zuständigkeiten für die Abstimmung von Wald- und Raumplanung zu definieren. **Begründung** Für seeland.biel/bienne als Planungsregion sind v.a. die raumplanerischen Aspekte und Schnittstellen des RWP von Bedeutung. Koordinationsbedarf besteht v.a. in den Bereichen Freizeit und Erholung sowie Siedlungs- und Landschaftsentwicklung. Den Zweck «Sicherstellung der Koordination mit der Raumplanung» begrüssen wir für den intensiv genutzten Wald im Seeland ausdrücklich. Damit das Zusammenspiel von kantonaler Waldplanung und regionaler Raumplanung greift, müssen jedoch die Prozesse, Instrumente und Zuständigkeiten definiert werden, so wie dies bspw. bei den vierjährlichen Überarbeitungen der RGSK der Fall ist. Dies ist im Massnahmenblatt unter «Vorgehen» explizit zu verankern.	**Bemerkung** Der Pilot "Regionaler Waldplan Seeland-Biel/Bienne", der Anfang März 2023 genehmigt worden ist, hat diesbezüglich Optimierungspotenzial beim Konzept aufgezeigt. Es ist Aufgabe des Konzepts dies für die weiteren RWP entsprechend zu optimieren und umzusetzen. Allfällige Präzisierungen können in spätere Richtplananpassungen einfliessen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Der im zweiten Punkt genannte «Einbezug regionaler Akteure» ist dafür nicht ausreichend. (Siehe auch Stellungnahme der Ge-schäftsstelle s.b/b im Rahmen der Mitwirkung zum Regionalen Waldplan Biel-Seeland.)	
47212	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Kapitel Regionale Waldpläne Unterkapitel Massnahme, S. 1: Die Erarbeitung von Regionalen Waldplänen wird begrüsst. Eine zeitnahe Erarbeitung ist gerade auch für die agglomerationsnahen Wälder wichtig. **Begründung** Der Druck durch die Freizeit- und Erholungsnutzung ist in den vergangen zwei bis drei Jahren stark gewachsen. Der Einbezug einer genügenden Anzahl repräsentativer Gemeniden (Bevölkerung, Fläche, Waldfläche) ist dabei zwingend.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49348	Berner Waldbesitzer BWB 3012 Bern	**Antrag / Bemerkung** Massnahmenblatt streichen **Begründung** Die regionalen Waldpläne sind im Waldgesetz und in der Waldverordnung geregelt. Ein Massnahmenblatt zu den Regionalen Waldplänen im Richtplan ist nicht stufengerecht und redundant.	**Bemerkung** Mit dem Massnahmenblatt wird das Planungsinstrument Regionale Waldpläne konkretisiert. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49498	Rüti bei Büren	**Antrag / Bemerkung** Unbedingt Reiterei/Biker ect. einbeziehen **Begründung** Der Wald wird immer mehr zum Erholungsgebiet unserer Bevölkerung	**Bemerkung** Die verschiedenen Erholungsnutzungen des Waldes werden bei der Erarbeitung der RWP berücksichtigt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48886	Gemeinderat Thun	**Antrag / Bemerkung** Wir unterstützen diese Massnahme. Explizit unterstützen wir das Instrument der Waldfunktionenkarte **Begründung** Die regionalen Waldpläne sind gerade in Agglomerationen von grosser Bedeutung, um die vielfältigen Waldfunktionen, -nutzungen und -be-anspruchungen	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		sorgfältig auf eine nachhaltige Waldentwicklung abzustimmen.	

Massnahme R_12 Emmepark Utzenstorf (ehemals Papierfabrik) räumlich abstimmen
Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte

49401, 49404, 49403	(1) Privatperson 3428 Wiler b. Utzenstorf (2) Privatperson 3428 Wiler b. Utzenstorf (3) Privatperson 3428 Wiler b. Utzenstorf	**Antrag / Bemerkung** (1) Das Areal ist auszuzonen mit gleichzeitiger Neueinzonung in gleicher Grösse an besserer, verkehrstechnischer Lage. Das Areal ist vollumfänglich als landwirtschaftliche Nutzfläche oder als Waldfläche weiter zu nutzen, so dass kein weiteres unbebautes Land verloren geht. (2) Das Areal ist auszuzonen mit gleichzeitiger Neueinzonung in gleicher Grösse an besserer, verkehrstechnischer Lage. Das Areal ist vollumfänglich als landwirtschaftliche Nutzfläche oder als Waldfläche weiter zu nutzen, so dass kein weiteres unbebautes Land verloren geht. (3) Das Areal ist auszuzonen mit gleichzeitiger Neueinzonung in gleicher Grösse an besserer, verkehrstechnischer Lage. Das Areal ist vollumfänglich als landwirtschaftliche Nutzfläche oder als Waldfläche weiter zu nutzen, so dass kein weiteres unbebautes Land verloren geht. **Begründung** (1) Die ungenügende Erschliessung wurde bereits an der Ortplanungsrevision von Utzenstorf in den öffentlich aufgelegten Dokumenten schriftlich festgehalten. Durch die konkreten Pläne der Migros Aare wird dieser Zustand jetzt totgeschwiegen oder mit sieben Gegenargumenten relativiert. Das hat nichts mit weitsichtiger, nachhaltiger Planung zu tun, sondern ist nur stark geprägt von der Wirtschaftsförderung des Kantons Bern. (2) Nur der nördliche Arealteil könnte über das best. Strassennetz erschlossen werden. Für jeglichen Mehrverkehr reicht das best. Erschliessungsnetz nicht aus. Es bedarf einer neuen Umfahrungsstrasse, damit das südliche Areal überhaupt nutzbar gemacht werden kann. Eine solche ist völlig illusorisch, wenn man die örtlichen Gegebenheiten, den Kulturlandverlust und die Erstellungskosten vorstellt. Erste Schätzungen ergeben einen Landverschleiss von 6ha für eine Umfahrungsstrasse von mehr als 5km Länge. Noch schlimmer wäre die Kosten: Bei Annahme von 50`000.00/lm wie in Aarwangen wären das mehr als 250 Mio!	**Bemerkung** Beim Emmepark handelt es sich um eine rechtskräftig eingezonte Bauzone. In der Bauzone besteht ein Rechtsanspruch auf eine bestimmungsgemässe Nutzung. Die Bewilligungsfähigkeit der Vorhaben im Arealteil Nord wurde in der Zwischenzeit vom zuständigen Regierungsstatthalteramt bestätigt. Für das Gesamtareal erfolgt die Räumliche Abstimmung gemäss der Massnahme R_12 über die Regions- und Kantonsgrenzen hinweg. Dabei werden Abklärungen für den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr und für den Gütertransport auf der Schiene getroffen und insbesondere die Verträglichkeit des Verkehrs auf Ortsdurchfahrten berücksichtigt. Ein Alternativstandort beanspruchte eine entsprechend grosse Fruchtfolgefläche. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Aber auch politisch und bei Umweltverbänden sind neue Erschliessungsstrassen sehr umstritten. P.S. Einen neuen Autobahnzubringer erachtet der Regierungsrat in einer schriftlichen Stellung selber als sehr unrealistische Variante. (3) Die Baubewilligungsverfahren für das nördliche Areal ist seit zwei Jahren in erster Instanz immer noch hängig, obwohl der Regierungsrat das Verfahren als priortär eingestuft. Der Sachverhalt zeigt deutlich auf, wie umstritten die Erschliessungsfrage ist und wie hier keinerlei Einigung herrscht. Insgesamt gingen mehr als 60 Einsprache ein - fast alle betreffen den Verkehr. Insbesondere trifft die Massnahme auch direkt den Nachbarkanton und dessen Gemeinde Gerlafingen. Die übergeordnete Koordination und Einigkeit fehlen, obwohl gerade der Richtplan diese schaffen sollte. Bevor eine Massnahme in Kraft treten kann, müssen die raumplanerischen Fragen zwingend mit dem Kanton Solothurn geklärt werden. Da der Kanton Solothurn das Areal nicht aber als geeignet erachtet, ist dieses auszuzonen oder anders zu nutzen.	
47993	Einwohnergemeinde Utzenstorf	**Antrag / Bemerkung** Das Massnahmenblatt legt den aktuellen Planungsstand und die vorgesehenen nächsten Schritte korrekt dar. Dem Massnahmenblatt wird zugestimmt. Die Bezeichnung ist auf den offiziellen Namen «Emmepark Landshut» zu ändern. **Begründung** Es werden die folgenden Hinweise gemacht: Die offizielle Bezeichnung ist Emmepark Landshut, es gibt diverse Emmeparks in der Schweiz und es soll keine Verwechslung geben. Es werden weitere Hinweise gemacht: Unter Kapitel 4 wird aufgeführt, dass ein Rechtsanspruch auf eine bestimmungsgemässe Nutzung besteht. Die Gemeinde stützt diese Aussage im Grundsatz. Allerdings ist die Nutzung als Arbeitszone gemäss Baureglement auch heute möglich, sofern die verkehrlichen Auswirkungen sich auf das für die Zufahrten verträgliche Mass beschränken. Der Rechtsanspruch für eine bestimmungsgemässe Nutzung bedeutet aus Sicht der Gemeinde nicht, dass die	**Bemerkung** Die Massnahme wird auf "Emmepark Landshut (ehemals Papierfabrik) räumlich abstimmen" geändert. Der Hinweis betreffend Rechtsanspruch der Nutzung wird bestätigt. Eine bestimmungsgemässe Nutzung setzt immer auch die Einhaltung der allgemeinen Bau- und Umweltvorschriften voraus. **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Gemeinde für alle Massnahmen zur vollständigen Erschliessung für Logistikbetriebe (auch finanziell) verantwortlich gemacht werden kann. Mit der Aufnahme des Massnahmenblatts wird unterstrichen, dass auch ein grosses kantonales Interesse an einer Entwicklung des gesamten Areals besteht. Allenfalls könnte in den Erläuterungen aufgenommen werden, welche Varianten im Rahmen der Zweckmässigkeitsprüfung mindestens geprüft werden (betrifft insb. auch Autobahnanschluss oder verschiedene Umfahrungslösungen).	
49439	Genossenschaft Migros Aare Direktion Real Estate 3321 Schönbühl	**Antrag / Bemerkung** Das Massnahmenblatt R_12 legt den aktuellen Stand der Planung und Koordination sowie die vom Kanton Bern vorgesehenen Vorgehensschritte korrekt dar, womit die Genossenschaft Migros Aare diesem Massnahmenblatt zustimmt. **Begründung** Das Massnahmenblatt R_12 wurde namentlich in Abstimmung auf das RGSK 2021 erarbeitet und reflektiert den Stand der räumlichen Abstimmung auf regionaler Stufe, wobei die Bedeutung dieses Arbeitsschwerpunktes für den Kanton Bern bestätigt und konkrete Massnahmen für den Arealteil Süd definiert werden. Die Genossenschaft Migros Aare erachtet diese Massnahmen als sinnvoll und zweckmässig. Hinweis: Wichtig bleibt, dass die Grundnutzung dieser Arbeitszone A1 erhalten bleibt und die noch jungen Bestimmungen der Ortsplanungsrevision ihre Gültigkeit behalten. Mit dem Richtplan sollen dazu keine Widersprüche geschaffen werden.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50513	Gemeinde Wiler bei Utzenstorf	**Antrag / Bemerkung** Der Geltungsbereich der Massnahme R_12 ist auf den nördlichen Perimeter des Standortes der ehemaligen Papierfabrik Utzenstorf auszudehnen. **Begründung** Die Gemeinde Wiler begrüsst, dass in Zusammenhang mit der Entwicklung des Areals der ehemaligen Papierfabrik Utzenstorf und der Klärung der damit verbundenen Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft, insbesondere der Verträglichkeit des Verkehrs auf	**Bemerkung** Die Vorhaben im nördlichen Arealteil wurden im Rahmen des Bewilligungsverfahrens räumlich abgestimmt. Das Einhalten der Bau- und Umweltvorschriften wurde durch das zuständige Regierungsstatthalteramt in der Zwischenzeit bestätigt (Baubewilligung). Um die bestimmungsgemässe Nutzung des Gesamtareals zu klären, ist das Vorgehen gemäss der Massnahme R_12 festgelegt. Mit dem UVB der Gesamtanlage digitec/Galaxus/Post wurden auch die Auswirkungen auf dem umliegenden

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Ortsdurchfahrten, die betroffenen Gemeinden mit einbezogen werden sollen. Das von der Massnahme R_12 vorgesehene Vorgehen zur räumlichen Abstimmung der Nachnutzung des Areals der Papierfabrik Utzenstorf ist nicht auf den Südperimeter zu beschränken, sondern auch auf den Nordperimeter anzuwenden, bei dem die räumliche Abstimmung, wie in Ziffer 1 oben ausgeführt, bislang nur ungenügend erfolgt ist. Die in den Erläuterungen angegebenen Gründe, weshalb die neue Massnahme R_12 nur für den Südperimeter, nicht aber für den Nordperimeter gelten soll, überzeugen nicht: - Der Südperimeter ist, wie auch der Nordperimeter, vom kommunalen Zonenplan der Arbeitszone zugewiesen. Wenn für die Entwicklung des Südperimeters trotz rechtskräftiger Bauzone weitere räumliche Abstimmungen vorbehalten werden können, ist dies auch für den Nordperimeter möglich. - Die Aussage, wonach wegen der rechtskräftigen Zuordnung zur Arbeitszone im Nordperimeter der Grundeigentümer einen Rechtsanspruch auf Bewilligung einer bestimmungsgemässen Nutzung hat, ist aus übergeordneter Sicht zu widersprechen: Wenn ein richtplanpflichtiges Vorhaben realisiert werden soll, ist ungeachtet der Zuweisung des Areals zur Bauzone ein Richtplaneintrag erforderlich. Der kantonalrechtliche Rechtsanspruch steht unter dem Vorbehalt der bundesrechtlich vorgeschriebenen räumlichen Abstimmung. - Die für den Nordperimeter eingereichten Baugesuche und die in diesem Zusammenhang durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung äussern sich zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens aber nicht zur Kapazität des Strassennetzes (vgl. dazu auch die Ausführungen unter Ziffer 1 oben).	Strassennetz und damit die Kapazitäten des Strassennetzes beurteilt. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51956	Berner KMU 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Der Massnahme ist ausdrücklich zuzustimmen. Es ist sicherzustellen, dass das Areal als Arbeitsschwerpunkt von regionaler und kantonaler Bedeutung bestehen bleibt und verkehrstechnisch umfassend sowie angemessen erschlossen ist. **Begründung**	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		-	
49440	Genossenschaft Migros Aare Direktion Real Estate 3321 Schönbühl	**Antrag / Bemerkung** Die drei Massnahmen R_12, B_03 und B_07, welche den Emmepark Utzenstorf im Wesentlichen betreffen, sind aufeinander sowie auf das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) abgestimmt. Diese Massnahmen entsprechen den grundsätzlichen Vorstellungen der Genossenschaft Migros Aare, der Grundeigentümerin dieses Areals. An der im RGSK festgelegten räumlichen Abgrenzung von Areal Nord (Festsetzung) und Areal Süd (Zwischenergebnis) wie auch an der Eignung des Areals für Logistiknutzungen ist im Rahmen der kantonalen Richtplanunganpassung festzuhalten. **Begründung** Die Genossenschaft Migros Aare hat das Areal der ehemaligen Papierfabrik Utzenstorf als strategische Landreserve erworben, um diese in den kommenden Jahren zu entwickeln. Je nach Bedarf sollen Betriebe aus dem Bereich Industrie, Handel und Dienstleistungen oder anderweitige Arbeitsnutzungen auf dem Areal angesiedelt werden. Damit beabsichtigt die Genossenschaft Migros Aare eine nachhaltige und umweltverträgliche Umnutzung der Industriebrache. Mit dem unerwarteten und raschen Verschwinden der Papierfabrik wurde das Arbeitsplatzangebot in der Region plötzlich und stark verändert und das grosse, jahrzehntelang genutzte Gelände auf einen Schlag grösstenteils leergeräumt. Das Loch, das damit in die gewerblich-industriellen Nutzungsmöglichkeiten und Angebote der Gemeinde Utzenstorf gerissen wurde, gilt es wieder zu füllen. Für das Areal Nord sind bereits Baugesuche hängig, wobei das RGSK die entsprechenden Grundlagen für dieses Areal auf der Ebene des regionalen Richtplans beschlossen hat. Ausserdem sind auf diesem Arealteil noch Betriebe vorhanden, welche bereits zu Papierfabrik-Zeiten ansässig waren und bis heute Bestand haben. Der Arealteil Nord wurde indes als Arbeitsschwerpunkt von regionaler Bedeutung im RGSK 2021 festgesetzt. Weitere Handlungen respektive Abstimmungen für diesen Bereich sind auf der Ebene der Richtplanung heute nicht mehr erforderlich,	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		dürfen aber keinesfalls den bisherigen Richtplanentscheiden widersprechen. Auch im Areal Süd ist die Genossenschaft Migros Aare bereit, einen Beitrag zur nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung und damit zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Region zu leisten. Dieser Arealteil wurde im RGSK als Zwischenergebnis aufgenommen, aufgrund der noch zu klärenden bzw. zu verbessernden Verkehrserschliessung. Die schon jahrzehntelang genutzte Industriezone soll auch den Schritt in ein neues Zeitalter schaffen und als Arbeitszone, insbesondere auch im Areal Süd, weiterentwickelt werden. Die Ortsplanungsrevision der Gemeinde wurde 2021 genehmigt, wobei die bisherige Zuweisung des Areals zur Arbeitszone A1 bestätigt wurde. Gestützt auf diese Planungssicherheit ist die Genossenschaft Migros Aare bestrebt, dieses Land entsprechend den Anforderungen der baurechtlichen Grundordnung zonenkonform und umweltverträglich zu entwickeln und zu nutzen. Mit der vorliegenden Richtplananpassung wird der Grundsatz des regionalen Arbeitsschwerpunkts aus der kantonalen Betrachtung bestätigt. Das heisst, dieser Arbeitsschwerpunkt ist auch von kantonaler Bedeutung bzw. dessen Entwicklung von kantonalem Interesse. Ebenso wird damit bestätigt, dass dieser Standort auch für grössere Logistikvorhaben geeignet ist. Das bedeutet, dass in der Grundnutzung der Arbeitszone eine mögliche Nutzung jene der Logistiknutzung sein soll. Das Areal befindet sich im gesamtschweizerischen Kontext an einer Gunstlage und stellt derzeit die grösste Arbeitszonenreserve des Kantons Bern dar. Sie erfüllt damit nicht nur die Ansprüche einer zeitgemässen Arbeitsnutzung, sondern stellt auch für eine namhafte Fläche des Kantons sicher, dass gleichzeitig Kulturland, namentlich Fruchtfolgeflächen, andernorts geschont bleiben. Die Genossenschaft Migros Aare anerkennt und unterstützt das Interesse des Kantons an diesem historischen Standort und an dessen zukünftigen Entwicklung.	
49468	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung**	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die Erschliessung via Strasse ist sicherzustellen. **Begründung** -	
50162	Megagas 3428 Wiler	**Antrag / Bemerkung** Die Massnahme R_12 «Emmepark Utzenstorf (ehemals Papierfabrik) räumlich abstimmen» ist dafür zu nutzen, für Mensch und Umwelt besser verträgliche Lösungen für einen modernen Industriestandort zu identifizieren und umzusetzen als am ungeeigneten Standort «Emmepark Utzenstorf». (Ein mögliches Szenario ist in diesem Dokument im Kapitel Lösungsansatz Arealabtausch skizziert). **Begründung** Argumentation und Hauptkritikpunkte zum Standort «Emmepark Utzenstorf» als Industrieareal, insbesondere für Logistiknutzungen: 1. Ungeeigneter Standort für Industrie, insbesondere für Logistiknutzung: Für die Ende des 19. Jahrhunderts auf dem Areal angesiedelte Papierfabrik war die Nutzung der Emme und der Anschluss an die damalige Emmentalbahn von zentraler Bedeutung. Die Bedürfnisse eines modernen Industrieareals erfüllt der Standort aufgrund der schlechten Erschliessung nicht. Im Gegenteil, der Industriekomplex direkt am Emmeufer steht der Revitalisierungsanstrengung für Auenlandschaften im Weg und bildet einen störenden Fremdkörper für Mensch und Tier im wichtigen Naherholungsgebiet. Für Logistiknutzungen ist der Standort völlig ungeeignet. 2. Fehlendes Gesamtkonzept zur Arealentwicklung: Die aktuell publizierten Bauprojekt-Unterlagen umfassen einzig die erste von vier Etappen zur Überbauung des Areals. Die Ausbauetappen 2 bis 4 des Areals werden im Umweltverträglichkeitsbericht nicht behandelt. Es droht ein Schnellschuss mit der ersten Etappe, welcher Fakten schafft und eine raumplanerisch verantwortungsvolle Entwicklung des Gesamtareals verunmöglicht.	**Bemerkung** Das bestehende Areal Emmepark ist die grösste Arbeitszonenreserve im Kanton Bern und von gesamtkantonaler Bedeutung. Die Bewilligungsfähigkeit der Vorhaben im Arealteil Nord wurde in der Zwischenzeit vom zuständigen Regierungsstatthalteramt bestätigt. Für das Gesamtareal erfolgt die Räumliche Abstimmung gemäss der Massnahme R_12 über die Regions- und Kantonsgrenzen hinweg. Dabei werden Abklärungen für den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr und für den Gütertransport auf der Schiene getroffen und insbesondere die Verträglichkeit des Verkehrs auf Ortsdurchfahrten berücksichtigt. Ein Alternativstandort beanspruchte eine entsprechend grosse Fruchtfolgefläche oder Wald und entspricht nicht den kantonalen Raum- und Umweltzielsetzungen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		3. Fehlende Erschliessungsmöglichkeiten: Bereits die Erschliessung der ersten Bauetappe bringt das bestehende Verkehrsnetz an den Rand der Überlast. Ohne flankierende Massnahmen (Verkehrsberuhigung, lärmarme Beläge etc.) können die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden. Für die Ausbauschritte 2 bis 4 ist die Situation komplett ungelöst. Das Areal liegt genau zwischen den Autobahnanschlüssen Gerlafingen und Kirchberg. Dadurch ergeben sich lange Anfahrtswege (7km) zu jedem der beiden Anschlüsse. Für die Erschliessung des Areals durch neue (Umfahrungs-) Strassen müssten enorme Flächen Kulturland geopfert werden. Dies erscheint weder ökologisch sinnvoll noch politisch umsetzbar. 4. Starke Beeinträchtigung von Umwelt, Landschaft und Lebensqualität: Der Mehrverkehr durch eine Logistiknutzung des Areals verursacht durch die ungeeignete Lage grosse Umweltbelastungen, welche bereits bei Ausbau der ersten Etappe nur knapp unter den erlaubten Grenzwerten liegen (Luftreinhaltung, Lärm etc.). Die Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer im Siedlungsgebiet (Fussgänger, Radfahrer, Schulkinder) wird stark vermindert. Bei den Ausbauetappen 2 bis 4 muss mit einem Kollaps gerechnet werden. Lösungsansatz Arealabtausch: Zum heutigen Zeitpunkt besteht die einmalige Chance, die Nutzung des ehemaligen Papieri-Areals neu zu konzipieren. Ein moderner Industriestandort benötigt kein Emme-Wasser, dafür eine optimale Verkehrserschliessung. Für Standorte zur Logistiknutzung gilt das in verstärktem Masse. Dies legt folgendes Vorgehen nahe: • Abschluss der Altlastensanierung des Papieri-Areals • Umzonung des Areals «Emmepark Utzenstorf» in (Auen-) Wald • Gewähren von Realersatz an der Autobahn A1 («Arealabtausch») • Erschliessung des neuen Industrieareals durch einen Werkanschluss an die A1 Dadurch werden die Emissions- und Verkehrsprobleme im Siedlungsgebiet	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		vermieden. Es sind keine Umfahrungsstrassen mit grossem Kulturlandverschleiss nötig. Die Arbeitsplätze bleiben in der Region. Die wertvolle Auenlandschaft an der Emme wird gesichert und als wichtiges Naherholungsgebiet aufgewertet.	
49412, 49413	(1) Privatperson 3428 Wiler (2) Privatperson 3428 Wiler	**Antrag / Bemerkung** (1) Die räumliche Abstimmung muss die Bereiche Strassenerschliessung, öffentlicher Verkehr, Beeinträchtigung Siedlungsqualität (Ortsdurchfahrten) und Landverbrauch für neue Verkehrsanbindungen so prüfen, dass den einzelnen Verkehrsträgern der wirklich machbare Anteil zugeordnet wird. Die Überbewertung des Schienenverkehrs ist zu korrigieren. (2) Die Mitwirkung des Vereins Megagas und die darin enthaltenen Aussagen zur Lage des Gesamtareals und zu Alternativen sind vertieft zu prüfen. **Begründung** (1) "Mit der Nutzung dieser Industriebrache soll neben der wirtschaftlichen Entwicklung auch ein Beitrag geleistet werden, um an anderer Stelle Kulturland zu erhalten. Dabei sollen die Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft auch über die Regions- und Kantonsgrenzen hinweg berücksichtigt werden…" Zitatende. Die heutige Strassenerschliessung des Gesamtareals ist absolut ungenügend und regional / überkantonal nicht abgestimmt. Das laufende Baugesuch Emmenpark Nord zeigt das. Eine angemessene Anbindung wird nur mit Inanspruchnahme von erheblicher Kulturlandfläche zu realisieren sein. Die Alternative Schienenverkehr wird absolut überbewertet. Ein Schienenanschluss kann heutzutage für die meisten innnerhalb der Landesgrenzen tätigen Logistikunternehmen nur eine untergeordnete Rolle spielen auf Grund der zu langen dauernden Transportzeiten. (2) Die ganze Entwicklung des Emmenparks klammert sich an die eingezonte Arbeitszone der ehemaligen Papierfabrik. Für letztere war die periphere Sackgassenlage zu Gründungszeiten egal, da die einfache Wassernutzung im Vordergrund stand. Im Laufe der Zeit wurde die verkehrstechnisch schlechte Lage zunehmend eine Belastung. Dass nun ausgerechnet Logistikunternehmen, die, wie mehrfach gesagt, vor allem	**Bemerkung** Das bestehende Areal Emmepark ist die grösste Arbeitszonenreserve im Kanton Bern und von gesamtkantonaler Bedeutung. Die Bewilligungsfähigkeit der Vorhaben im Arealteil Nord wurde in der Zwischenzeit vom zuständigen Regierungsstatthalteramt bestätigt. Für das Gesamtareal erfolgt die Räumliche Abstimmung gemäss der Massnahme R_12 über die Regions- und Kantonsgrenzen hinweg. Dabei werden Abklärungen für den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr und für den Gütertransport auf der Schiene getroffen und insbesondere die Verträglichkeit des Verkehrs auf Ortsdurchfahrten berücksichtigt. Mit Blick auf die noch offenen Ergebnisse der Räumlichen Abstimmung wird für den südlichen Arealteil des Emmeparks der Koordinationsstand bezüglich Logistik (Massnahme B_03) auf eine Vororientierung zurückgestuft. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Strassenanbindung brauchen, hier ideal sein sollen, ist nicht nachvollziehbar. Und dass auf Grund bestehender (?) Logistiknutzungen nun auch der Teil Emmenpark Süd überhaupt als Gunstgebiet nur erwogen wird, löst bei mir einzig Unverständnis aus.	
48907	Regionalkonferenz Emmental 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Die RKE wurde bereits beigezogen und hat eine Stellung abgegeben. Als Regionalkonferenz Emmental unterstützt man die Anliegen der Emmentaler Gemeinden. Wir fordern einen Autobahnanschluss in Utzenstorf bei Umsetzung der Überbauung. **Begründung** -	**Bemerkung** Die Erschliessung des Gesamtareals inkl. Prüfung eines Autobahnanschlusses wird im Rahmen der Räumlichen Abstimmung inkl. ZMB vorgenommen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48933	Aefligen	**Antrag / Bemerkung** s. Bemerkungen zu B_03, Standort Utzenstorf, Emmepark **Begründung** -	**Bemerkung** S. Antwort zu B_03, Standort Utzenstorf, Emmepark **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50195	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Stand heute: Grundsätzlich begrüsst Die Mitte Kanton Bern das Projekt sowie die Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Emmental und dem Kanton Solothurn unter Einbezug der betroffenen Gemeinden auf kantonaler und regionaler Ebene. Die betroffenen Nachbargemeinden (auch im Kanton Solothurn) sind frühzeitig mit einzubeziehen. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51946	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Vorgehen folgendermassen ergänzen: 0. Arealteil Nord: Es ist ein Mindestanteil des anfallenden Güterverkehrs zu definieren, der mittelfristig via Bahn abzuwickeln ist. 1. Aufgrund der erfolgten räumlichen Abstimmung im RGSK 2017/2021 … **Begründung**	**Bemerkung** Das bestehende Areal Emmepark ist die grösste Arbeitszonenreserve im Kanton Bern und von gesamtkantonaler Bedeutung. Die Bewilligungsfähigkeit der Vorhaben im Arealteil Nord wurde in der Zwischenzeit vom zuständigen Regierungsstatthalteramt bestätigt. Für das Gesamtareal erfolgt die Räumliche Abstimmung (inkl. Prüfung des Nutzungsprofils) gemäss der Massnahme R_12 über die Regions- und Kantonsgrenzen hinweg. Dabei werden auch Abklärungen für

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Gemäss den Erläuterungen zu der Massnahme B_03 “Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnen” besteht für das vorhandene Anschlussgleis im Emmepark eine “Kapazität Bahn” von “4”. D.h. die höchste Stufe. Gemäss Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zum Bauvorhaben von Digitec/Galaxus wird 100% des Gütertransports via Strasse abgewickelt. 0% via Schiene. Dasselbe gilt für das Bauvorhaben von PostLogistics. Dort wird zumindest erwähnt, dass die Situation nach ein paar Jahren nochmals überprüft werden soll. Die Kapazitätsgrenzen der bestehenden Erschliessung via Strasse können gemäss UVB nur dank diversen Massnahmen wie Geschwindigkeitsreduktion, Einbau lärmarmer Belag so wie der Zusicherung durch PostLogistics, dass alle ihre Lastwagen nach Süden, via Utzenstorf die Autobahnauffahrt Kirchberg benutzen werden, anstatt nach Norden, via Wiler und Gerlafingen die Autobahnauffahrt Kriegstetten. Dies, obschon die meisten Lastwagen von PostLogistics von/nach Norden fahren (Paketverteilzentren). D.h. ein Umweg wird bewusst angeordnet. Die Bauvorhaben von Digitec/Galaxus und PostLogistics zusammen belegen ca. 60% des Arealteils “Nord”. Da die Erschliessung via bestehende Strassen vollständig ausgereizt ist, wird sich in diesem Vorranggebiet kein weiterer Logistiker ansiedeln können, auch wenn er zu einem grossen Teil den bestehenden Bahnanschluss verwenden möchte. Aus Sicht der Grünliberalen ist es störend, dass die Erschliessung zu 100% via MIV durch bereits stark frequentierte Ortsdurchfahrten erfolgt, obschon ein vorhandenes Anschlussgleis mit ausreichend Kapazität vorhanden ist. Zudem scheint eine Erhöhung der Kapazität auf der Strasse nur durch den Bau einer Ortsumfahrung möglich. Dazu müssten grosse Flächen Kulturland ‘geopfert’ werden. Die vorliegenden Baugesuche stehen zudem im Widerspruch zu der Massnahme “3.2 Bahnnutzung durch güterverkehrsintensive Unternehmen fördern” aus “Kantonales Güterverkehrs- und Logistikkonzept - Konzeptbericht mit Massnahmen” vom Mai 2021 unter “HS3: Sicherstellung Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und multimodale Verknüpfung”. (Details siehe Input unter Massnahme B_03).	den Gütertransport auf der Schiene getroffen. Mit Blick auf die noch offenen Ergebnisse der Räumlichen Abstimmung wird für den südlichen Arealteil des Emmeparks der Koordinationsstand bezüglich Logistik (Massnahme B_03) auf eine Vororientierung zurückgestuft. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Erläuterungen R_12 Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
48482	Amt für Raumplanung Kanton Solothurn	**Antrag / Bemerkung** Durchführen der räumlichen Abstimmung (inkl. Klärung der Fragen bzgl. geeignetem Nutzungsprofil und Gesamtverkehrslösung) für das Gesamtareal unter Einbezug des Kantons Solothurn sowie der betroffenen Gemeinden und Region. **Begründung** Wir begrüssen grundsätzlich die Aufnahme dieser Massnahme in den kantonalen Richtplan, ebenso wie den Einbezug des Kantons Solothurn sowie der betroffenen Gemeinden und Regionen in der unterdessen festgelegten Projektorganisation. Wir sind jedoch nach wie vor der Meinung (siehe auch Stellungnahmen zum Massnahmenblatt B_03), dass eine räumliche Abstimmung über das gesamte Areal der ehemaligen Papierfabrik, nicht nur den Arealteil Süd, erfolgen sollte. Unsere Vorbehalte dazu hatten wir bereits in unserer Stellungnahme vom 10.08.2020 zum RGSK 2021 geäussert, die jedoch nicht berücksichtigt wurden. Die Einschätzung, dass die erforderliche Abstimmung für den nördlichen Teil im Rahmen des RGSK ausreichend erfolgt sei und das Vorhaben für diesen Arealteil daher festgesetzt werden könne, teilen wir nicht. Im Zuge einer räumlichen Abstimmung für das Gesamtareal sind aus unserer Sicht die Fragen nach dem geeigneten Nutzungsprofil und einer regional verträglichen Gesamtverkehrslösung integral zu klären.	**Bemerkung** Die Bewilligungsfähigkeit der Vorhaben im Arealteil Nord wurde in der Zwischenzeit vom zuständigen Regierungsstatthalteramt bestätigt. Die Räumliche Abstimmung für das Gesamtareal gemäss der Massnahme R_12 erfolgt inkl. Überprüfung des Nutzungsprofils und unter Mitberücksichtigung der Nutzung im Arealteil Nord. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
Massnahme R_13 Fokusraum Bern-Ost: Siedlungs- und Verkehrsentwicklung übergeordnet abstimmen Richtplananpassungen' 22: übrige Inhalte			
52816	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** - Die voraussichtliche Fertigstellung des ByBO erfolgt 2045, Entwicklung Stadtebene geht weit darüber hinaus. Es braucht eine Koordination weit über 2030 hinaus. Aus Sicht der Stadt Bern müsste der Koordinationsauftrag eine Daueraufgabe sein oder sonst über einen längeren Zeitraum als nur bis 2030 definiert werden. - Unter "Massnahmen" gilt es den Text anzupassen, da das Leitbild noch nicht verabschiedet ist.	**Bemerkung** - Daueraufgabe: Es wird davon abgesehen, die Massnahme (Federführung AGR) als Daueraufgabe zu bezeichnen. In einem ersten Schritt (kurzfristig) geht es darum, die richtplanerischen Grundlagen zu erarbeiten. In einem zweiten Schritt (mittelfristig) muss die Zuständigkeitsfrage neu beurteilt werden. - Rolle RKBM: Der Lead bei der überkommunalen Koordinationsabstimmung liegt bei der von der DIJ eingesetzten Projektkoordination. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland ist - gemäss ihren zugewiesenen obligatorischen Aufgaben -

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		- Vorgehen, Punkt 6: Müsste der Lead für die überkommunale Abstimmung nicht bei der RKBM liegen und auch so zugewiesen werden? Oder obliegt die Abstimmung den betroffenen Gemeinden? - Der Entwurf des Leitbilds "Fokusraum Bern Ost" (Stand: xx.xx.2023) soll unter den Grundlagen aufgeführt werden. **Begründung** -	weiterhin verantwortlich für die überkommunale Planung (im Vorgehen "Punkt 5" wird auch explizit darauf hingewiesen). - Die übrigen Anträge werden berücksichtigt. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
50507	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Anmerkungen und Anträge zum neuen Massnahmenblatt R_13 sind der betreffenden Beilage zu entnehmen. **Begründung** -	**Bemerkung** - Nr. 1: Nicht berücksichtigt. Die bestehende A6 wird im gesamten Einflussperimeter abgebildet. - Nr. 2: Berücksichtigt - Nr. 3: Berücksichtigt - Nr. 4: Berücksichtigt - Nr. 5: Berücksichtigt - Nr. 6: Nicht berücksichtigt. Auf Stufe Richtplanung werden mit der Perimeterfestlegung keine parzellenscharfen Festlegungen getroffen. Daher ist der Hintergrund transparent und dient lediglich der Orientierung. - Nr. 7: Berücksichtigt - Nr. 8: Nicht berücksichtigt. Die 4V-Strategie entspricht der übergeordneten kantonalen Zielsetzung im Bereich Verkehr und muss nicht noch explizit erwähnt werden. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
49369	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Das erwähnte "Leitbild zur Entwicklung des Fokusraums Bern-Ost" wird als Grundlage ins Massnahmenblatt aufgenommen. **Begründung** Dies ist angezeigt, da der primäre Zweck des MBs die Umsetzung des Leitbilds ist.	**Beurteilung** berücksichtigt
49375	Verein Spurwechsel Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Das erwähnte "Leitbild zur Entwicklung des Fokusraums Bern-Ost" wird als Grundlage ins Massnahmenblatt aufgenommen. **Begründung**	**Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Dies ist angezeigt, da der primäre Zweck des MBs die Umsetzung des Leitbilds ist.	
49368	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Fokusraum Bern-Ost ist auf Basis nachvollziehbarer Grundlagen neu zu bestimmen. Insbesondere sind der Anschluss Wankdorf sowie die Hauptzubringer zwischen dem Anschluss Ostring und der Berner Innenstadt (via die fünf grossen Aarebrücken) in den Fokusraum zu intergrieren. Der Einflussperimeter ist dafür aufzuheben. In der Kartenlegende wird spezifiziert, dass der Verlauf des Bypass erst provisorisch festgelegt ist. **Begründung** Der Perimeter für den Fokusraum muss auf Basis solider Grundlagen erstellt werden, damit in diesem Projekt alle betroffenen Räume angemessen berücksichtigt werden. Beim bestehenden Perimeter scheint dies nicht der Fall zu sein. So ist für uns zum Beispiel klar, dass der Anschluss Wankdorf und die heute stark Frequentierten Achsen zwischen dem teilweise aufzuhebenden Anschluss Ostring und der Innenstadt vom Vorhaben stark betroffen sein werden, und deshalb in den Fokusraum gehören. Der Zweck des Einflussperimeters erschliesst sich uns nicht, da für ihn im Massnahmenblatt kein solcher formuliert ist. Schliesslich ist der Verlauf des Bypass-Tunnels noch nicht abschliessend festgelegt.	**Bemerkung** - Der Perimeter Fokusraum Bern-Ost wird minim angepasst. - Am Einflussperimeter wird festgehalten. Der Anschluss Wankdorf verbleibt im Einflussperimeter. Es wird darauf verwiesen, dass der grossflächige ESP-Wankdorf (Massnahmenblatt C_04) über einen eigenen, überkommunal behördenverbindlichen Richtplan mit klar geregelten Zuständigkeiten verfügt. Die Planung im Perimeter "Fokusraum Bern-Ost" wird eng mit der Planung im Perimeter "ESP Wankdorf" abgestimmt. Zur Rolle des "Einflussperimeters" wird im Erläuterungsbericht eine Ergänzung vorgenommen. - Der Verlauf des Bypasses wird entsprechend dem aktuellen Kenntnisstand aktualisiert. **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
49374	Verein Spurwechsel Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Fokusraum Bern-Ost ist auf Basis nachvollziehbarer Grundlagen neu zu bestimmen. Insbesondere sind der Anschluss Wankdorf sowie die Hauptzubringer zwischen dem Anschluss Ostring und der Berner Innenstadt (via die fünf grossen Aarebrücken) in den Fokusraum zu intergrieren. Der Einflussperimeter ist dafür aufzuheben. In der Kartenlegende wird spezifiziert, dass der Verlauf des Bypasses erst provisorisch festgelegt ist. **Begründung** Der Perimeter für den Fokusraum muss auf Basis solider Grundlagen erstellt werden, damit in diesem Projekt alle betroffenen Räume angemessen berücksichtigt werden. Beim bestehenden Perimeter scheint dies nicht der Fall zu sein. So ist für uns zum Beispiel klar, dass	**Bemerkung** - Der Perimeter Fokusraum Bern-Ost wird minim angepasst. - Am Einflussperimeter wird festgehalten. Der Anschluss Wankdorf verbleibt im Einflussperimeter. Es wird darauf verwiesen, dass der grossflächige ESP-Wankdorf (Massnahmenblatt C_04) über einen eigenen, überkommunal behördenverbindlichen Richtplan mit klar geregelten Zuständigkeiten verfügt. Die Planung im Perimeter "Fokusraum Bern-Ost" wird eng mit der Planung im Perimeter "ESP Wankdorf" abgestimmt. Zur Rolle des "Einflussperimeters" wird im Erläuterungsbericht eine Ergänzung vorgenommen. - Der Verlauf des Bypasses wird entsprechend dem aktuellen Kenntnisstand aktualisiert. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		der Anschluss Wankdorf und die heute stark Frequentierten Achsen zwischen dem teilweise aufzuhebenden Anschluss Ostring und der Innenstadt vom Vorhaben stark betroffen sein werden, und deshalb in den Fokusraum gehören. Der Zweck des Einflussperimeters erschliesst sich uns nicht, da für ihn im Massnahmenblatt kein solcher formuliert ist. Schliesslich ist der Verlauf des Bypass-Tunnels noch nicht abschliessend festgelegt.	teilweise berücksichtigt
50667	Regionalkonferenz Bern-Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Koordinationsrolle des AGR wird begrüsst. Aus Sicht der RKBM soll der Kanton den Prozess für die weitere Entwicklung im Raum Bern Ost künftig stärker gestalten, die RKBM ist eng einzubinden. Es wird erwartet, dass die Leitbehörde AGR ihre Leitungsfunktion wahrnimmt, eine Gesamtschau der Projekte und Planungen im Raum vornimmt, etwaige bestehende Widersprüche erkennt und die notwendige Abstimmung koordiniert und dafür besorgt ist, dass die Verkehrsplanung auf die gewünschte räumliche Gesamt-entwicklung abgestimmt wird. Aus dem Massnahmenblatt wird nicht genug deutlich, welche Aufgaben die Kantonsstellen übernehmen und welche die RKBM. Nach der Testplanung des ASTRA ist die Federführung für den weiteren Prozess zu klären. **Begründung** -	**Bemerkung** Die präzise Rollenteilung zwischen Kanton, RKBM und Gemeinden wird in der vom Kanton eingesetzten Projektkoordination zu schärfen sein. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
51957	Berner KMU 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Im Massnahmenblatt wird von übergeordneter Abstimmung von Verkehr, Siedlung und Landschaft gesprochen. Mit einzubeziehen sind ebenfalls die Bereiche Land- und Waldwirtschaft sowie Wirtschaft, entsprechend der im Fokusraum heute bestehenden oder an diesen angrenzenden Zonen und Nutzungen. **Begründung** -	**Beurteilung** berücksichtigt
49367	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter "Vorgehen" wird der Einbezug der Bevölkerung und deren Interessenvertretungen (Stadtteilkommissionen, Quartierorganisationen und dergleichen)	**Bemerkung** Der Einbezug der Bevölkerung und deren Interessenvertretungen in die Planungsprozesse wird in den Zielen des Fokusraums explizit festgehalten.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		bei der weiteren Projekterarbeitung explizit festgehalten. **Begründung** Im Vergleich zu anderen Projekten des ASTRA im Raum Bern verlief der Einbezug der Direktbetroffenen beim Bypass Ost bisher besser. Mit entsprechenden Bestimmungen in den planerischen Grundlagen kann sichergestellt werden, dass dies so bleibt.	**Beurteilung** berücksichtigt
49373	Verein Spurwechsel Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Unter "Vorgehen" wird der Einbezug der Bevölkerung und deren Interessenvertretungen (Stadtteilkommissionen, Quartierorganisationen und dergleichen) bei der weiteren Projekterarbeitung explizit festgehalten. **Begründung** Im Vergleich zu anderen Projekten des ASTRA im Raum Bern verlief der Einbezug der Direktbetroffenen beim Bypass Ost bisher besser. Mit entsprechenden Bestimmungen in den planerischen Grundlagen kann sichergestellt werden, dass dies so bleibt.	**Bemerkung** Der Einbezug der Bevölkerung und deren Interessenvertretungen in die Planungsprozesse wird in den Zielen des Fokusraums explizit festgehalten. **Beurteilung** berücksichtigt
1. Richtplancontrolling: Vorgaben im Richtplan Controllingbericht mit Erläuterungen			
49486	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** A_06 Fruchtfolgeflächen schonen. Es braucht hier neue Instrumente (bspw. Schaffung eines kantonalen FFF-Kompensationstools) **Begründung** Der Schutz der Fruchtfolgeflächen ist auch dem VBBG ein grosses Anliegen. Jedoch wird das Bauen in ländlichen Gebeiten (bspw. Sieldungs- /Industrieerweiterungen) zunehmend verunmöglicht, da Baulandbedarf im Bereich Arbeiten meist nur in den Zentren vorgesehen ist.	**Bemerkung** Der Kanton Bern verfügt über eine FFF-Kompensationsbuchhaltung, welche von allen Kompensationspflichtigen in Anspruch genommen werden kann. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49488	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** D_09: Zunahme der Waldflächen verhindern. Zunahme der Waldfläche soll gemessen werden. Waldzuwachs soll für Rodungsersatzmassnahmen berücksichtigt werden. **Begründung**	**Bemerkung** Einwuchsflächen werden bereits jetzt als Rodungsersatzmassnahmen berücksichtigt, soweit dies mit der Waldgesetzgebung vereinbar ist. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die Massnahme soll umgesetzt werden. Die Zunahme von Waldflächen soll für Rodungsersatzlösungen (Pool) genutzt werden können.	nicht berücksichtigt
49372	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Raumkonzept ist in das Richtplancontrolling miteinzuschliessen. **Begründung** Die periodische Überprüfung der Massnahmen (alle zwei Jahre) und der Strategien (alle vier Jahre) schliessen die Überprüfung des Raumkonzepts und damit der grundsätzlichen Raumentwicklungsziele nicht mit ein. Diese Praxis sollte angesichts der massiven Herausforderungen (insb. Klima- und Biodiversitätskrise), die schnelle und grundlegende Reaktionen erfordern, infrage gestellt werden. Die entsprechend Frage würde in etwa lauten: "Werden die aktuellen Herausforderungen in der Raumentwicklung im Raumkonzept ausreichend berücksichtigt?"	**Bemerkung** Grundsätzlich sollte das Raumkonzept über einen längeren Zeitraum Bestand haben und nicht alle zwei Jahre angepasst werden. Der Einwand wird jedoch im Hinblick auf das nächste Wirkungscontrolling, allenfalls eine Gesamtüberprüfung des Richtplans, überprüft. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49491	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** E_02 Sachplan Biodiversität umsetzen und nachführen. Umsetzung mit Augenmass und Miteinbezug der Grund/Waldeigentümer. **Begründung** Dass die Themenfelder nicht oder nur sehr eingeschränkt umgesetzt werden können (z. B. Bodenschutz, Grundwasserschutz, Bäuerliches Bodenrecht) hängt auch damit zusammen, dass diverse Interessenkonflikte oftmals ungelöst bleiben. Der Kanton handelt ebenfalls nicht immer zu Gunsten der Biodiversität (bspw. Versiegelung der Böden, Ausbau von Velowegen)	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
2. Umsetzung der Massnahmen und Handlungsbedarf Controllingbericht mit Erläuterungen			
48917	Regionalkonferenz Emmental	**Antrag / Bemerkung** - **Begründung** Massnahme C_08 Die Regionalkonferenz Emmental will in Zukunft einen Richtplan Energie von regionaler Bedeutung angehen.	**Bemerkung** Ein regionaler Richtplan Energie wird begrüsst (wie z.B. Oberland Ost) . **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
48919	Regionalkonferenz Emmental	**Antrag / Bemerkung** Analog zu den Vorgaben für die Erstellung von Golfplätzen könnte auch ein Vorgehen für die Erstellung von Bike-Infrastrukturen oder neuer Sportanlagen im Generellen aufgenommen werden. Die Regionalkonferenz Bern Mittelland erarbeitet aktuell ein Richtplan von regionaler Bedeutung zu Sportanlagen. Auch auf Seite RKE ist eine Erarbeitung eines Richtplans von regionaler Bedeutung zu Sportanlagen angedacht. **Begründung** Massnahme A_04	**Bemerkung** Es wird davon abgesehen, ein neues Massnahmenblatt zu "Bike-Infrastrukturen", resp. zu "neuen Sportanlagen" im kantonalen Richtplan zu verankern. Der kantonale Sachplan Veloverkehr regelt neu auch die für das Thema "Mountainbike" notwendigen Belange. Im Sportförderungsgesetz, resp. der zugehörigen Verordnung ist der Auftrag zur Erarbeitung der regionalen Richtplänen Sportanlagen bereits verankert. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
47265	GRÜNE Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** C08: die Richtpläne der Gemeinden, die Gasprioritätsgebiete aufweisen, müssen rasch überarbeitet werden. **Begründung** Der Gasverbrauch muss in Zukunft stark gesenkt werden. Erneuerbares Gas (Biogas, mit erneuerbarem Strom hergestelltes Gas) wird teuer sein und das Potenzial ist beschränkt. Die Gasnetze müssen zurückgebaut werden. Im Gegenzug müssen Gebiete mit Fernwärme stark ausgedehnt werden.	**Bemerkung** Wird im Rahmen der Umsetzung des vom GR überwiesenen Postulates (2022.RRGR.279) überprüft **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48918	Regionalkonferenz Emmental 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Das Inventar zu den Fruchtfolgeflächen ist nicht überall korrekt und enthält viele Flächen, die mit einfach überprüfbaren Kriterien wie die Klimaeignung überprüft und ausgeschieden werden könnten. Speziell im Hügelgebiet wie in Trub und weiteren Gemeinden wäre eine flächendeckende Überprüfung notwendig. **Begründung** Massnahme A_06	**Bemerkung** Im Rahmen eines Verfahrens können inventarisierte Fruchtfolgeflächen mit einem entsprechenden Fachgutachten überprüft werden (siehe Merkblatt "Überprüfung von inventarisierten Fruchtfolgeflächen" Homepage AGR). **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48566	Lignum Holzwirtschaft Bern 3700 Spiez	**Antrag / Bemerkung** Die Massnahme C_08 ist nicht einfach fortzuschreiben, sondern an die aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Insofern soll darin als Beitrag zur effizienten Energienutzung die Förderung von Wärmeverbünden erwähnt werden. **Begründung** Damit das Potential unserer einheimischen Ressource Energie Holz entlang einer	**Bemerkung** Die Förderung von Wärmeverbünden ist mit dem Massnahmenblatt C_08 gegeben. Die Gemeinden sollen einen kommunalen Richtplan Energie erarbeiten. Mit diesem Instrument analysieren sie ihre Energiever_x0002_sorgung und erkennen darauf basierend Entscheidungsspielräume, um ortsgebun_x0002_dene Abwärme und erneuerbare Energien (wie regionales Holz) optimal zu nutzen. Sie können mit der

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		gewinnbringenden regionalen Wertschöpfungskette genutzt werden und die ländlichen Räume ihren Beitrag zur Energiestrategie 2050 und zur Erreichung der Klimaziele leisten können, müssen verschiedene Hürden in der Raumplanung abgebaut werden. Gerade bei der Erstellung von kommunalen Richtplänen Energie sind Wärmeverbünde als zentrale Möglichkeit zu prüfen.	räumlichen Koordination von Energieangeboten und Energienachfrage die Nutzung von lokal vorhandenen, standortgebundenen Energien langfristig sichern und Doppelspurigkeiten bei leitungsgebundenen Energieträgern (z.B. Wärmverbünden) verhindern. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48915	Regionalkonferenz Emmental 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Eine Gemeinde der RKE (Trub) war interessiert an einer Festlegung der Waldflächen, wobei die Zunahme verhindert werden soll, gestützt auf die amtliche Vermessung. Dies wurde aber nicht akzeptiert. Unserer Meinung nach sollte es klare Vorgaben geben, welche für das AWN verbindlich sind. Es soll die nötige Präzision der Abgrenzung geklärt werden. Die amtliche Vermessung ist unseres Erachtens genügend genau für die Bestimmung der Direktzahlungsflächen und sollte somit auch den kantonalen Ansprüchen genügen. Mit den heutigen technischen Möglichkeiten lassen sich Waldgrenzen so gut bestimmen. Wir erwarten vom Kanton, dass sie den Gemeinden gegenüber wohlwollend helfen, wenn es als Massnahme im Richtplan steht. **Begründung** Massnahme D_09	**Bemerkung** Es gibt bereits klare Vorgaben, welche für das AWN verbindlich sind. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48734	SP Kanton Bern 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Massnahme E_02 Sachplan Biodiversität umsetzen und nachführen Handlungsbedarf ändern zu "A Anpassung" statt "keine Aktualisierung" **Begründung** Im Kommentar steht, dass die Umsetzung vieler Massnahmen durch Konflikte mit gesetzlichen Vorschriften aus anderen Themenfeldern „nicht oder nur eingeschränkt“ möglich ist. Allerdings müssen Konflikte mit anderen Gesetzen identifiziert und Regelungen so angepasst werden, dass nachhaltige Lösungen möglich sind, bei denen Biodiversität nicht an letzter Stelle kommt (z. B. gegenüber bäuerlichem Bodenrecht bei Energieprojekten).	**Bemerkung** Das Massnahmenblatt unterlag keinen Änderungen und kann deshalb im jetzigen Stadium nicht mehr angepasst werden. Eine erneute Überprüfung erfolgt im Rahmen des Richtplancontrollings 24. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
49551	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Neue Massnahme: Wärmeverbundoffensive im Kanton Bern **Begründung** Chance für Holzenergie. Leider dauern die Bewilligungsphasen viel zu lange. Ebenfalls sind Wärmeverbünde in Landwirtschaftszone oftmals nicht realisierbar (Raumplanungsgesetz)	**Bemerkung** Im Kanton Bern wurde diese Festlegung von Fernwärmegebieten an die Gemeinden delegiert, in dem sie gestützt auf Art. 10 ff KEnG und Art. 3 KEnV prioritäre Versorgungsgebiete für die verschiedenen Erzeugungs-, Verteilungs- und Nutzungssysteme in kommunalen Richtplänen Energie festlegen. Die raumplanerischen Hürden für Wärmeverbünde in der Landwirtschaftszone liegen in erster Linie in der nationalen Gesetzgebung (Raumplanungsverordnung). **Beurteilung** nicht berücksichtigt
49548	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Ortsplanungen, ZPPs, Baugesuche sollen beschleunigt werden. **Begründung** Zahlreiche Gemeinden aber auch Bauherren haben mit enormen Wartefristen zu kämpfen. Dies verteuert die Planung und Baukosten unnötig. Statt immer neuen Massnahmen im Richtplan festzuschreiben, wäre es begrüssenswert, wenn die Bewilligungen beschleunigt werden.	**Bemerkung** Das Anliegen nach zügigeren Bewilligungsverfahren wird zur Kenntnis genommen. Es kann jedoch nicht durch den Richtplan direkt beeinflusst werden. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49549	Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen VBBG 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Richtplan darf ländliche Gebiete nicht im Stich lassen. **Begründung** Der kantonale Richtplan sowie auch die RGSK mit den Agglomerationsprogrammen hindern die Entwicklungsmöglichkeiten in ländlichen Gebieten. Gerade erfolgreiche KMUs sollen auch im ländlichen Gebiet die Chance zur Entwicklung erhalten.	**Bemerkung** Der Kantonale Richtplan kann hier nur indirekt, z.B. über die Einzonungsvoraussetzungen für Arbeitszonen, Einfluss nehmen (Massnahmenblatt A_05). Dabei ist der Kanton nicht gänzlich frei, sondern unterliegt den übergeordneten Vorgaben des Bundes, beispielsweise des RPG. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
3. Zusammenfassung: Übersicht über den Aktualisierungsbedarf Controllingbericht mit Erläuterungen			
48601	Gemeinde Guggisberg	**Antrag / Bemerkung** Die Bestimmungen zur FFF sind zu lockern — insbesondere bezüglich Ausnahmen und Abtausch im Rahmen der OPR oder bei Um- und Neueinzonungen. Wir erwarten einen neuen Vorschlag durch den Kanton mit Lockerungen betreffend	**Bemerkung** Der Kanton Bern hat gemäss Sachplan FFF im Auftrag des Bundes einen Mindestumfang an FFF zu erhalten. Wird dieser Mindestumfang nicht mehr eingehalten, sind alle Vorhaben, welche FFF beanspruchen kompensationspflichtig. Ein haushälterischer

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Ausnahmen und Abtausch sowie Definition einer davon ausgenommenen Minimalfläche (bspw. bis 1'000 m2). **Begründung** Die Gemeinden im ländlichen Raum sind in ihrer Entwicklung bereits stark eingeschränkt. Oftmals werden die minimalen Erweiterungsmöglichkeiten noch durch die hohen Anforderungen betreffend FFF verunmöglicht.	Umgang mit den vorhandenen FFF ist demzufolge im Interesse aller Akteure. **Beurteilung** nicht berücksichtigt **Weitere Antragssteller** Einwohnergemeinde Hasliberg
Richtplan Gesamtkarte 2022 Richtplan-Gesamtkarte			
47200	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Allgemeine Rückmeldung zur Richtplan-Karte: Verbesserung der Qualität (Lesbarkeit) des Dokuments ist wünschenswert. **Begründung** Die Grundlagenkarte ist von schlechter Auflösung. Die Symbole sind schlecht lesbar, da sie sich teilweise stark überlagern. Die Integration einer interaktiven Karte wie im Richtplan-Informationssystem (GIS) ist zu prüfen.	**Bemerkung** Optimierungen bezüglich der Kartendarstellungen werden geprüft. Höher aufgelöste Darstellungen können jederzeit beim Amt für Gemeinden und Raumordnungen, Abteilung Kantonsplanung, bestellt werden (kpl.agr@be.ch). **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50509	Stadt Bern Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Die Fertigstellung sowohl der kantonalen als auch der stadtbernischen Klimakarte ist auf der Ziellinie (vgl. Ausführungen dazu in Kap. 2.2.2 der Erläuterungen zum «Umgang mit dem Klimawandel im Kantonalen Richtplan» und im Massnahmenblatt D11). Bereits vorliegende Inhalte daraus sind nicht in die Gesamtkarte eingeflossen. Dies wäre aufgrund der Fülle an Informationen, die die Karte wiedergibt, weder praktikabel noch sinnvoll. Der Gemeinderat regt jedoch an, zumindest mit einem Legendeneintrag auf die künftig auf den Geoportalen von Kanton und Stadt Bern kartographisch detailliert einsehbaren Ergebnisse der Klimaanalyse hinzuweisen. **Begründung** -	**Bemerkung** In die Richtplankarte kann kein diebsbezüglicher Hinweis eingebaut werden. Bei Publikation der kantonalen Klimakarten erfolgt eine entsprechende Information der Öffentlichkeit. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49422	Gemeinderat Steffisburg	**Antrag / Bemerkung** Die in Steffisburg im Dorfzentrum bezeichnete Abfallanlage Typ A/B ist zu streichen.	**Schlagworte** Karte **Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung In Steffisburg gibt es keine Abfallanlage dieser Art und es ist auch nicht vorgesehen, eine Anlage einzurichten.	Die Karte wird entsprechend angepasst **Beurteilung** berücksichtigt
48296	Privatperson 3232 Ins	**Antrag / Bemerkung** Die SAZ Zbangmatte Ins ist ersatzlos aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. **Begründung** Die Bevölkerung hat die Erschliessung mit überwältigender Mehrheit abgelehnt. Im Anschluss daran hat der Kanton in verschiedenen Medien bekanntgegeben, die Pläne für eine SAZ in Ins fallenzulassen. Im kantonalen Richtplan ist sie aber immer noch vermerkt, was im Widerspruch zu den Aussagen des Kantons und dem Willen der Bevölkerung steht.	**Bemerkung** Die Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern hat am 1. Juli 2022 beschlossen, das Planungsverfahren für den Erlass der Kantonalen Überbauungsordnung «Strategische Arbeitszone (SAZ) Ins Zbangmatte» (mit Baubewilligung für die Basiserschliessung), welche vom 21. August 2020 bis am 28. September 2020 öffentlich aufgelegt wurde, abzubrechen. Der Standort Ins Zbangmatte wird im Rahmen des ESP-Controllings 2024-2028 überprüft. Gestützt darauf erfolgt gegebenenfalls die Anpassung des Koordinationsstandes oder die Streichung des Standorts im Rahmen des Richtplancontrollings. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48958	Municipalité de Saint-Imier	**Demande / remarque** PDE La Clef **Justification** Les réserve de terrains libres dans le périmètre du PDE La Clef sont quasiment épuisées et il est urgent que la commune et le canton se réunissent pour envisager un PDE La Clef II afin de pouvoir disposer de parcelles à proposer aux entreprises désireuses de s'implanter dans un pôle d'excellence. L'ouverture annoncée de la halte CFF La Clef à l'horizon 2028 contribuera à renforcer les avantages de localisation sur le site de La Clef.	**Remarque** La fiche de mesure C_04 n'a pas été modifiée dans le cadre de ces adaptations du plan directeur et ne fait donc pas l'objet de la procédure de participation. Il appartient à la commune concernée d'adresser une demande d'extension de PDE à la directrice de l'intérieur et de la justice selon la procédure usuelle. Le secrétariat des PDE vous donnera au besoin de plus amples informations sur la démarche à suivre. **Évaluation** Élément ne faisant pas l'objet des adaptations
48957	Municipalité de Saint-Imier	**Demande / remarque** S-bahn Bienne - La Chaux-de-Fonds **Justification** La liaison CFF Bienne - La Chaux-de-Fonds laisse largement à désirer tant le matériel roulant est vétuste, l'horaire pas garanti (retards ou suppressions très fréquents) et les cadences pas optimales. Afin de favoriser les transports publics, desservir convenablement les pôles cantonaux (économique et habitat)	**Remarque** La fiabilité de l'offre de transports publics régionaux ne fait pas l'objet des adaptations du plan directeur. On peut s'attendre à une légère stabilisation de l'exploitation du fait de la station de croisement de La Heutte (mesure B_03) qui vise à améliorer les correspondances à Moutier. **Évaluation** Pas de prise en considération

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		présents à Saint-Imier et, conformément à la stratégie touristique, de faire de Mont-Soleil et de Chasseral un haut lieu touristique, il est urgent d'envisager à la mise en place d'un véritable S-bahn entre Bienne et La Chaux-de-Fonds.	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Allgemeine Rückmeldung Allgemeine Rückmeldung			
48921	Regionalkonferenz Emmental	**Antrag / Bemerkung** - **Begründung** Besten Dank für die Einladung, uns im Rahmen eines fachlichen Mitberichts zur Anpassung kantonaler Richtplan 2022 zu äussern. Als Regionalkonferenz Emmental (RKE) sind wir im Rahmen der Raum- und Richtplanung direkt von der Aktualisierung des kantonalen Richtplananpassung 2022 betroffen. In der Aktualisierung kommt es zu Anpassungen im Strategieteil Klimawandel und KLEK, Gesamtüberprüfung aller Richtplaninhalte (Strategien und Massnahmenblätter) und im Bereich Verkehr und Mobilität. Es gibt diverse neue Massnahmenblätter, u.a. im Bereich Güterverkehr und Logistik. Wir erachten die bessere Abstimmung zwischen dem Kantonalen Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) und dem kantonalen Richtplan als sehr sinnvoll und gut überlegt. Mit dem aktuellen Richtplan konnte bereits sehr viel erreicht werden und wir begrüssen deshalb den Richtplan fortzuschreiben und mit den wichtigsten neuen Themen zu aktualisieren. Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen im Rahmen der Anpassung des Richtplans Kanton Bern 2022.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48568	Gemeinde Kirchlindach Abteilung Gemeindeschreiberei	**Antrag / Bemerkung** - **Begründung** Der Gemeinderat Kirchlindach hat an seiner Sitzung vom 9. November 2022 sämtlichen Anpassungen des Richtplans	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Kanton Bern vollumfänglich zugestimmt. Er dankt den Beteiligten für die wertvolle und gut durchdachte Arbeit.	
46204	Einwohnergemeinde Auswil	**Antrag / Bemerkung** "Revision der Raumplanungsgesetzgebung betreffend die restriktiven Volumeneinschränkungen (Art. 42 RPV) für Bauvorhaben zum Zweck der Wohnraumschaffung im Streusiedlungsgebiet." Landgemeinden im Streusiedlungsgebiet, die weder über Baulandreserven verfügen, noch die Chance erhalten, neue Bauzonen genehmigt zu erhalten, sind darauf angewiesen, die Volumen bestehender Gebäude und Anlagen, die nicht mehr der landwirtschaftlichen Nutzung dienen, optimal um- und ausbauen zu können. **Begründung** Die restriktiven Volumeneinschränkungen und Gestaltungsvorschriften stehen im Widerspruch zum erklärten Ziel, den haushälterischen Umgang von Boden zu fördern. Insbesondere die Vorschriften für den Um- und Ausbau von Ökonomieteilen ehemaliger Bauernhäuser führen zu einer massiven Verschwendung von Raumressourcen. Auch die "Gestaltungsvorschriften" betreffend natürliche Belichtungs- und Belüftungsmöglichkeiten (Dachflächenbefensterung, Belüftungsmöglichkeiten etc.) sind grundlegend zu überdenken. Dies nicht nur angesichts der zunehmende Energieknappheit (natürliches Licht anstatt Elektrobeleuchtung), sondern auch, um der Landbevölkerung dieselben Ansprüche an ein "zeitgemässes Wohnen" zuzugestehen, wie dies in städtischen Gebieten und deren Agglomerationen der Fall ist.	**Bemerkung** Im Kantonalen Richtplan ist das Streusiedlungsgebiet festgelegt. Dies betrifft Gebiete mit besonderen topografischen und kulturellen Gegebenheiten mit traditioneller Streubauweise, in denen die Dauerbesiedlung im Hinblick auf die anzustrebende räumliche Entwicklung gestärkt werden soll. Das Bun_x0002_desrecht (Raumplanungsgesetzgebung) regelt das Bauen ausserhalb der Bauzone abschliessend. Der Kantone ist an die bundesrechtlichen Vorgaben für das Bauen ausserhalb der Bauzone gebunden. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48849	Schangnau	**Antrag / Bemerkung** a) In Schangnau sind im Richtplan keine Arbeitszonen (früher Gewerbezonen) mehr vorgesehen, was aus meiner Sicht nicht in Ordnung ist. b) Die Emme und alle Nebenflüsse sind im Richtplan unverändert nicht zur Nutzung von Wasserkraftanlagen vorgesehen, was aus meiner Sicht nicht in Ordnung ist.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung a) Auch eine kleine Berggemeinde sollte die Möglichkeit haben, Arbeitszonen, bzw. Gewerbezonen ausscheiden zu können, damit sich das ansässige Gewerbe in vernünftigem Rahmen entwickeln (Vergrösserung) kann b) Aufgrund der aktuellen Diskussionen über allfällige Strommangellagen sollte generell überall die Möglichkeit gewährt werden, z.Bsp. Flusswasserkraftwerke erstellen zu können, natürlich im Rahmen der Gewässer- & Naturschutzgesetzgebung	
51026	Gemeinde Wimmis	**Antrag / Bemerkung** Als positiv gewertet wird die mehrfache Erwähnung vom Kulturlandschutz. **Begründung** -	**Bemerkung** Keine. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50995	3818 Grindelwald	**Antrag / Bemerkung** Bei der Richtplananpassung im Jahre 2020 wurde die Aufnahme eines zusätzlichen Kapitels oder Mas-snahmenblattes zum Bauen ausserhalb der Bauzonen gefordert. Damit sollte erreicht werden, dass die bestehenden Spielräume für Umnutzungen bzw. Erweiterungen von Volumen im Rahmen des Bundesrechts bestmöglich ausgenutzt werden. Die Gemeinde war und ist sich bewusst, dass Art. 24c RPG hier relativ enge Grenzen zieht. Es ist jedoch bekannt, dass der Kanton Bern eine deutlich strengere Praxis anwendet als andere Kantone dies tun. Gerne will man schweizweit als «Musterkanton» dastehen. Dabei wird verkennt, dass der Kanton Bern von anderen Kantonen wirtschaftlich und entwicklungsmässig geradezu überrollt wird. Bauen ausserhalb Bauzonen hat im Kanton Bern eine hohe Bedeutung. Allzu enge Handhabungen beschränken die Entwicklungen im ländlichen Raum weiter und führen dazu, dass noch mehr Menschen in den urbanen Raum ziehen mit der Folge, dass dort die Einwohnerdichte weiter zunimmt und/oder weitere Einzonungen erforderlich sind zur Aufnahme neuzuziehender Personen. Die von höchster Stelle versprochenen und auch eingeleiteten Massnahmen zeigen an	**Bemerkung** Das Bauen ausserhalb der Bauzonen wird im Richtplan in den Zielsetzungen A41 und 42 bereits thematisiert. Weitergehende Aussagen kann der Richtplan hierzu nicht machen, da das Bauen ausserhalb durch das Bundesrecht geregelt wird. Der Kanton prüft derzeit aufgrund einer Planungserklärung des Grossen Rates, wie andere Kantone mit ländlichen Strukturen den Handlungsspielraum bezüglich Bauen ausserhalb der Bauzonen nutzen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		der «Front» absolut keine Wirkung. Ausser Papier wurde nichts Brauchbares geschaffen. Die Gemeinde erwartet vom Kanton Bern, dass er sich wieder vermehrt für eine grosszügigere Praxisauslegung stark macht und dies auch gegenüber anderen Kantonen und dem Bund verteidigt. Die Definition «zeitgemäss» ist nicht mit der Definition «traditionsgemäss» gleichzusetzen. Auch die Landbevölkerung hat einen Anspruch auf eine dem heutigen Standard entsprechende Lebensweise. Sie will nicht «traditionsgemäss» Wohnen und Arbeiten, sondern «zeitgemäss». **Begründung** -	
51040	Gemeinde St. Stephan	**Antrag / Bemerkung** Bereits mehrmals haben wir erfolglos darauf hingewiesen, dass der Richtplan 2030 den Stadt-Land-Graben schürt. Die dezentrale Besiedlung des Kantons Bern ist kein Auslaufmodell, sondern beinhaltet zahlreiche wirtschaftliche und gesellschaftliche Chancen. Wir fordern Sie auf, endlich die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit diese Chancen von einer aktiven und innovativen ansässigen Bevölkerung auch in Zukunft zum Wohle des gesamten Kantons genutzt werden können. «Stillstand ist Rückschritt». Der Richtplan 2030 darf nicht Mittel und Zweck werden, um Strukturpolitik zu betreiben oder eine gesunde Entwicklung zu behindern. Keinesfalls darf eine Entvölkerung «von oben» durch den Kanton verordnet werden. Die dezentrale Besiedlung und verwandte Begriffe sind in zahlreichen Gesetzen und Verordnungen enthalten. Wir verlangen, dass dieser Grundsatz endlich auch im Richtplan 2030 umgesetzt wird. Im Kanton Bern wohnen und arbeiten viele Menschen in den Randgebieten. Die Berg- und Landregionen werden in der Öffentlichkeit oft mit Landwirtschaft und Tourismus assoziiert. Diese beiden Branchen sind zweifellos wichtig und prägnant, aber in vielen ländlichen Gebieten spielt auch die Industrie und das Gewerbe eine zentrale Rolle. Gingen diese Branchen verloren, würde der Kanton viel wirtschaftliche Substanz verlieren. Die dezentrale Besiedlung hat langfristig gesehen zahlreiche Vorteile, gerade auch für die grossen Agglomerationen. Der Kanton ist gefordert, mit dem Richtplan endlich die Voraussetzungen zu schaffen, dass diese Trümpfe auch in Zukunft stechen. Zudem wollen die Randgebiete	**Bemerkung** Siehe hierzu die Erläuterungen dieses Berichts unter Kap. 3.6.1. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		vom Image loskommen, nur vom Bund, Kanton und finanzstarken Gemeinden abhängig zu sein. Dafür braucht es einen Richtplan mit Entwicklungsspielraum. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die Gemeinden handlungsfähig bleiben. Bevor man ernten kann, muss man säen. Konkret erwarten wir, dass die ländlichen Gemeinden die gleichen Zukunftschancen wie alle anderen Gemeinden im Kanton Bern haben. **Begründung** -	
50205	aeebern Oraganisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Bereits vorhandene Wärme von z.B. Abwasserreinigungsanlagen muss, sofern technisch und wirtschaftlich möglich, prioritär genutzt werden. Der Kanton muss hier als Kontrollinstanz funktionieren und entsprechende Wärmeverbunde ermöglichen. (z. B. vollständige Nutzung des Abwärmepotentials der ARA Thunersee und Region Bern). Weiter sehen wir einen Zielkonflikt zwischen der bestehenden Gasinfrastruktur und den (noch zu erstellenden) Wärmenetze. Wir sehen hier eine Gesamtstrategie der Zielnutzung der Energienetze als zielführend, wie sie die Motion 2022.RRGR.315 vorsieht. Ebenfalls als prüfenswert erachten wir das Potenzial von solarer Fernwärme. Zudem sollen für Zentralen für Wärmenetze in Landwirtschaftszonen förderliche Bedingungen geschaffen werden. Auf Bundesebene wurden bei der Revision des Raumplanungsgesetzes entsprechende Lösungsansätze vom Ständerat verabschiedet. **Begründung** Unsere Mitglieder stellen fest, dass die bereits vorhandenen grösseren Wärmequellen nicht befriedigend genützt werden.	**Bemerkung** Im Kanton Bern wurde die Koordination der Potenziale erneuerbarer Energien und Abwärme mit geeigneten Versorgungsgebieten an die Gemeinden delegiert, in dem sie gestützt auf Art. 10 ff KEnG und Art. 3 KEnV prioritäre Versorgungsgebiete für die verschiedenen Erzeugungs-, Verteilungs- und Nutzungssysteme in kommunalen Richtplänen Energie festlegen. Diese Richtpläne Energie werden vom Kanton geprüft und genehmigt. Auf die konkrete Umsetzung dieser Planungen hat der Kanton nur einen beschränkten Einfluss. Die raumplanerischen Hürden für Wärmeverbünde in der Landwirtschaftszone liegen in erster Linie in der nationalen Gesetzgebung (Raumplanungsverordnung) **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
48538	Bauverwaltung Wattenwil	**Antrag / Bemerkung** Besten Dank für die Möglichkeit zur Mitwirkung. Die Richtplananpassungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
47859	Berner Bauern Verband 3072 Ostermundigen	**Antrag / Bemerkung** Betroffene Landeigentümer und/oder Landbewirtschafter müssen bei jeder Änderung ab Beginn des Planungsprozesses einbezogen werden **Begründung** Ein frühzeitiger Dialog bzw. den Einbezug von Betroffenen macht das gelingen von Projekten einfacher und beschleunigt den Fortschritt.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49152	KSE Bern Der Kantonale Kies- und Betonverband 3113 Rubigen	**Antrag / Bemerkung** Das beiliegende Dokument enthält verschiedene Anträge **Begründung** Die Begründungen zu den oben erwähnten Anträgen sind im beiliegenden Dokument enthalten.	**Bemerkung** Die Stellungnahme wurde digitalisiert und die Aussagen den entsprechenden Kapiteln zugeteilt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48309	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Das Thema E-Bike mit seinem Potenzial und seinen Bedürfnissen ist im Richtplan an allen relevanten Stellen mitzudenken und aufzuführen. **Begründung** Das Potenzial der E-Bikes findet noch zu wenig Eingang und wird deutlich unterschätzt. Sowohl in ländlichen Gebieten für Alltagsfahrten als auch für die Logistik und den Wirtschaftsverkehr in urbanen Gebieten werden E-Bikes in den nächsten Jahren eine immer wichtigere Rolle spielen. Wenn durch die erhöhte Nutzung von E-Bikes die Tempi sehr verschieden sind und zum Teil deutlich breitere und längere Fahrzeuge wie Cargobikes und Velos mit Anhängern unterwegs sind, braucht es eine dafür angepasste Infrastruktur.	**Bemerkung** E-Bikes gehören zum Veloverkehr und sind bezüglich der Raumrelevanz keine eigenständige Mobilitätsart. Die E-Mobilität ist erwähnt, allerdings ist auch sie "bedingt" raumrelevant und entsprechend sachgerecht in anderen Instrumenten des Kantons thematisiert. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48366	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Dem Richtplanentwurf wie auch der zugrundeliegenden Mobilitätstrategie des Kantons Bern fehlt noch ein klares Bild, wie das Leben - und somit die Mobilität - 2050 aussehen kann. Dies ist ein grundsätzlicher Mangel – denn nur wer ein Zielbild hat, kann darauf hinarbeiten.	**Bemerkung** Das Zielbild des Kantons Bern wird in der GMS 2022 abgebildet. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Somit stellen sich die Frage: Wie soll die Mobilität im Kanton Bern 2050 aussehen? Auf welche Fortbewegungsarten muss folglich der öffentliche Raum ausgerichtet werden? Und somit: Wie soll unser Leben 2050 aussehen **Begründung** Unsere Ideen, wie das Leben 2050 aussehen könnte: Regional zufrieden Menschen lernen, arbeiten, konsumieren und verbringen ihre Freizeit vorwiegend regional. So können sie ihre Wirkstätten mit eigener Kraft erreichen und die nötigen Produkte ebenso transportieren. Sie sind dadurch zufrieden und gesund. (Ein) Platz für alle Der öffentliche Raum ist für vielfältige Aktivitäten attraktiv. Er ist für alle Menschen ein sicherer Ort zum Verweilen, Bewegen, Spielen und in Kontakt treten. Er lädt zu einem komfortablen Vorwärtskommen aus eigener Kraft und in menschlichem Tempo ein. Die allen zur Verfügung stehenden Flächen fördern den Austausch und das Wohlbefinden. Passend unterwegs Allen Menschen stehen verschiedene Möglichkeiten für ein effizientes und respektvolles Vorwärtskommen zur Verfügung. Ein grosszügiges und zusammenhängendes Velowegnetz ermöglicht eine komfortable Fahrt – auch über beträchtliche Distanzen hinweg. Wer nicht mit eigener Kraft unterwegs sein kann, weite Wege zurücklegen oder viel transportieren muss, hat ein gutes Angebot an öffentlichem Verkehr mit grosszügigem Stauraum (z.B. für Veloanhänger oder Sackkarren) zur Verfügung. Sinnvoll transportiert Betreute und multifunktionale Hubs verleihen und betreiben verschiedenste Fahrzeuge für die erste und letzte Meile und für Menschen, die spezielle Mobilitäts- und Transportbedürfnisse haben. Sie sind gleichzeitig auch wichtige Orte für den Waren- und Gewerbeverkehr. Menschen, Firmen und Organisationen können sich auf ausgeklügelte, CO2-neutrale und gebündelte Logistik verlassen. Raum für Biodiversität Auf ehemaligen Infrastrukturflächen kann sich die Natur ausbreiten, was in dicht bebauten Gebieten dem (Stadt-)Klima sehr	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		gut tut. Menschen, Tiere und Pflanzen profitieren von wertvollen Erholungsräumen, Ruhe, zusammenhängenden Lebensräumen und naturnahen Landschaften.	
48584	Amt für Raumplanung Kanton Solothurn	**Antrag / Bemerkung** Den Anliegen des Kantons Solothurn ist auch bei regionalen Richtplänen Rechnung zu tragen bzw. angrenzende Solothurner Gemeinden sind möglichst frühzeitig in regionale Planungen einzubeziehen, sofern sie von Vorhaben betroffen sind. **Begründung** Der Kanton Bern überträgt verschiedene Aufgaben den Regionen für planerische Festlegungen in den regionalen Richtplänen. Vorhaben mit grossen Auswirkungen auf Raum und Umwelt überschreiten jedoch oftmals die Regions- und sogar auch die Kantonsgrenzen. Die Nachbarkantone werden zwar jeweils zur Stellungnahme eingeladen, sind aber nicht offiziell ins Verfahren eingebunden.	**Bemerkung** Die Aufgabenteilung zwischen dem Kanton Bern und seinen Regionen erlaubt es den betroffenen Nachbarkantonen grundsätzlich zweimal, ihre Anliegen einzubringen: Auf regionaler Ebene im Sinne einer Verfahrensbeteiligung und auf kantonaler Ebene (Richtplanstufe) als direkt betroffene Partei gemäss den Vorgaben des RPG. Der Kanton Bern ist an einer guten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit interessiert. Er ist der Ansicht, dass die durch grenznahe oder sogar grenzüberschreitende Vorhaben tangierten Interessen des Kantons Solothurn in den im Kantonalen Richtplan festgelegten Verfahren des Kantons Bern ausreichend berücksichtigt werden. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48310	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Aspekt der Gesundheit ist im Richtplan zu berücksichtigen. **Begründung** Wie fast immer wird die Gesundheit der Bevölkerung mit keinem Wort erwähnt, obwohl die Zusammenhänge klar bestehen, einerseits zwischen Gesundheit und Umwelt und andererseits zwischen Gesundheit und Mobilitätsverhalten. Bewegungsmangel ist einer der Hauptrisikofaktoren für chronische (nicht übertragbare) Krankheiten, die etwa 80% unserer Gesundheitskosten ausmachen. Es ist ebenfalls bekannt, dass angepasste Infrastrukturen die effektivste Methode sind, um Menschen aktiver zu machen (d.h. viel effektiver als Verhaltensmassnahmen). Ausserdem produziert der MIV nicht nur CO2, sondern auch Emissionen, die direkte Auswirkungen auf die Gesundheit haben (z.B. Mikroplastik durch Reifenabrieb und Feinstaub; Zusammenhang mit Atemwegserkrankungen bei Erwachsenen und Kindern). Folglich hat der Kanton ein grosses Interesse daran, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern, da diese die	**Bemerkung** Der Kanton Bern teilt grundsätzlich die gesundheitliche Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs und fördert entsprechend die notwendige Infrastruktur. Der Gesundheitsaspekt an sich stellt jedoch keine räumliche Tätigkeit dar und ist somit nicht richtplanrelevant. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		einzigen Fortbewegungsarten sind, die einen externen Nutzen haben.	
48945	Rütschelen	**Antrag / Bemerkung** Der Gemeinderat Rütschelen hat die Unterlagen zum Richtplan geprüft. Er dankt für die grosse Arbeit die geleistet wurde. Betreffend den Rückmeldungen möchten wir auf die Stellungnahme der Region Oberaargau verweisen. Der Gemeinderat Rütschelen unterstützt die Aussagen und beantragt die Begründungen der Region Oberaargau vollumfänglich zu prüfen und dankt für die positive Beurteilung. Die übrigen Punkte, zu welchen die Region Oberaargau keine Anmerkungen vorgenommen hat, werden begrüsst oder zur Kenntnis genommen. **Begründung** Siehe oben.	**Bemerkung** Gemeinde ist Mitglied der Region Oberaargau. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50977	Gemeinde Seedorf (BE)	**Antrag / Bemerkung** Der Gemeinderat von Seedorf hat den kantonalen Richtplan an seiner gestrigen Sitzung diskutiert. Er stimmt dem Richtplan wie vom Kanton vorgeschlagen zu. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
46261	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der gesamte Richtplan ist daraufhin zu überprüfen, dass er darauf ausgerichtet ist, die Ziele des Klimaartikels zu erreichen. **Begründung** Manche Bereiche wurden hierfür zu knapp überarbeitet und es wird zu fest am bisherigen Denken festgehalten. So aber kann es nicht weitergehen, sagen die Klimaforscher_innen und die Gletscher in aller Deutlichkeit. Will eine klimaneutrale Mobilität erreicht werden, darf es nur noch sehr wenige Fahrten durch klimaschädliche Verkehrsträger geben. Im Vergleich der Verkehrsträger schneiden der Flugverkehr und der MIV eindeutig am schlechtesten ab. Auch Elektrofahrautos erzeugen dreimal so viel Klimaabgase als der ÖV in der Schweiz. Am besten hingegen schneiden Fuss- , Velo-, Zug- und E-Bikeverkehr ab (siehe z.B. https://www.wwf.ch/de/unsere-	**Bemerkung** Die aktuelle Richtplananpassung nimmt u.a. die Ziele von Art. 31a KV adäquat auf. Durch regelmässige Richtplananpassungen wird der fortlaufenden Entwicklung Rechnung getragen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		ziele/autoverkehr-und-elektromobilitaet). Der ÖV hat in der Schweiz durchschnittlich bereits höhere Emissionswerte – aber wenigstens das Potential, durch die Elektrifizierung der Busse seine Werte zu verbessern. Mit diesem Wissen lässt sich klar aussagen: Die Einhaltung der Klimaziele ist nur mit der drastischen Reduktion des MIVs auf ein Minimum möglich. Den Stellenwert, welchen er heute in der Richtplanung noch hat, kann der MIV 2050 nicht mehr einnehmen. Ohne MIV muss folglich eine Kombination von Fuss und Veloverkehr, öV sowie leichten elektrobetriebenen Verkehrsmitteln die neuen Hauptverkehrsträger im ganzen Kanton sein. Entsprechend muss das Strassennetz hauptsächlich auf diese Verkehrsträger und nicht mehr auf herkömmliche Autos ausgerichtet werden.	
46260	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Der Richtplan ist genderneutral bzw. inklusiv zu formulieren. **Begründung** "Arbeit an der Sprache ist Arbeit am Gedanken." Sprache und Bild beeinflussen unser Handeln. Es ist wichtig, dass wir alle Menschen mitdenken.	**Bemerkung** Der Richtplan orientiert sich an den offiziellen Vorgaben des Kantons zur geschlechtergerechten Sprache: https://www.sta.be.ch/de/start/dienstleistungen/dienstleistungen-zur-gleichstellung/publikationen-und-instrumente-zur-gleichstellung/geschlechtergerechte-sprache.html. Wo dies nicht der Fall ist, sollen Anpassungen erfolgen. Entsprechende Hinweise nehmen wir gerne entgegen. **Beurteilung** teilweise berücksichtig
50164	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Aktualisierung des Richtplanes wird begrüsst. **Begründung** Die Mitte Kanton Bern anerkennt, dass der Klimawandel Auswirkungen auf den Raum und die Umwelt nach sich zieht und raumplanerisch diesem Umstand Rechnung getragen werden soll, insbesondere auch im Bereich der Mobilität.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51965	Gemeinde Täuffelen Ressort Planung	**Antrag / Bemerkung** Die Änderungen des Richtplanes werden ohne Bemerkungen zur Kenntnis	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		genommen und in der vorliegenden Form unterstützt. **Begründung** -	
49434	SVP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Änderungen und Formulierungen zeigen eindrücklich auf, wie politischer Wille auf der Umsetzungsebene ausgearbeitet wird und wie gross der Einfluss der Verwaltung dabei ist. Es scheint der SVP Kanton Bern daher essenziell, dass die Anliegen aus der Mitwirkung angemessen berücksichtigt und aufgenommen werden. **Begründung** Viele Änderungen können ohne grosse Kommentare angenommen werden. Trotzdem gibt es aber auch viele Änderungen, welche für die Bevölkerung und die Wirtschaft starke Auswirkungen haben, weshalb noch zahlreiche Korrekturen nötig sind. Mit besonderem Nachdruck wird verlangt, dass die Gemeindeautonomie bei raumplanerischen Anliegen nicht eingedämmt wird. Die Raumplanung bedarf lokalen Wissens und Kenntnissen, welche auf kantonaler Stufe zu wenig vorhanden sind und deshalb in den Regionen konsultiert werden müssen. Es ist deshalb nicht sinnvoll, den kantonalen Richtplan mit Details aufzublasen, welche die Gemeinden und Regionen zu stark einschränken und zu fest regulieren.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49308	Einwohnergemeinde Oberbipp	**Antrag / Bemerkung** Die Anliegen der Region Oberaargau (Teilnehmeridentifiktaion 85953) werden von uns unterstützt und sind zu übernehmen. **Begründung** siehe Begründungen Region Oberaargau	**Beurteilung** berücksichtigt
47855	Berner Bauern Verband 3072 Ostermundigen	**Antrag / Bemerkung** Die Anpassung des Richtplans soll sistiert werden. **Begründung** Die Anpassung des Richtplanes zum aktuellen Zeitpunkt ist nicht zielführend. Es braucht zur komplett geänderten Weltlage zuerst eine Gesamtlagebeurteilung,	**Bemerkung** Der Richtplan basiert auf den übergeordneten nationalen wie auch kantonalen Gesetzgebungen sowie auf weiteren aktuellen, Konzepten, Leitbildern, Regierungsratsbeschlüssen usw. Er ist ein dynamisches Führungsinstrument des Regierungsrats zur Lenkung der räumlichen Entwicklung des Kantons Bern und wird

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		anschliessend müssen dann die Erkenntnisse und Konsequenzen daraus abgeleitet werden und in den Richtplan einfliessen. Die Gegenwärtige Kriegseskalation in der Ukraine mit den russischen Operationen im Mittelmeer und in Afrika mit Seestreitkräften und Spezialkräften haben die europäische Situation nochmals massiv verschärft. Zudem müssen mit der Landschaftsinitiative und dem RPG2 mit zusätzlichen Einschränkungen und Anpassungen gerechnet werden, welche die vorliegende Planung übersteuern werden.	regelmässig an aktuelle Gegebenheiten angepasst. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48396	Einwohnergemeinde Burgdorf Baudirektion	**Antrag / Bemerkung** Die Anpassungen im Richtplan werden grundsätzlich begrüsst. **Begründung** Die Stadt Burdorf unterstützt grundsätzlich die geplanten Anpassungen im kantonalen Richtplan. Die Anpassungen und Verankerungen in den Bereichen Klima und Mobilität sind zeitgemäss und eine richtige Reaktion auf die zunehmende Klimaerwärmung. Auch die Förderung einer klimagerechten Siedlungsstruktur findet die Stadt Burgdorf wichtig.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48487	Interessengemeinschaft (IG) ländlicher Raum 3800 Unterseen	**Antrag / Bemerkung** Die Bestimmungen zur FFF sind zu lockern – insbesondere bezüglich Ausnahmen und Abtausch im Rahmen der OPR oder bei Um- und Neueinzonungen. Neuer Vorschlag durch Kanton. **Begründung** Die Gemeinden im ländlichen Raum sind in ihrer Entwicklung bereits stark eingeschränkt. Oftmals werden die minimalen Erweiterungsmöglichkeiten noch durch die hohen Anforderungen betreffend FFF verunmöglicht.	**Bemerkung** Der Kanton Bern hat gemäss Sachplan FFF im Auftrag des Bundes einen Mindestumfang an FFF zu erhalten. Wird dieser Mindestumfang nicht mehr eingehalten, sind alle Vorhaben, welche FFF beanspruchen kompensationspflichtig. Ein haushälterischer Umgang mit den vorhandenen FFF ist demzufolge im Interesse aller Akteure. **Beurteilung** nicht berücksichtigt **Weitere Antragssteller** Gemeinde Leissigen, Wynau, St. Stephan, Wimmis, Auswil, EDU Kanton Bern
49550	EDU Kanton Bern 3110 Münsingen	**Antrag / Bemerkung** Die EDU Kanton Bern schliesst sich der Stellungnahme der IG Ländlicher Raum an.	**Bemerkung** Entsprechende Vermerke wurden vorgenommen **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung Die Stellungnahme der IG Ländlicher Raum konnte in der Liste nicht ausgewählt werden, daher die Rückmeldung auf diese Weise.	berücksichtigt
50653	EVP Kanton Bern 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die EVP befürwortet in den Grundzügen die Anpassungen und Zielsetzungen im Richtplan, namentlich der besseren Verankerung von Klima und Mobilität als zentrale Themen und Anliegen. Die EVP hatte bereits bei der letzten Revision gefordert, die Klimaanpassung und die Biodiversität im Siedlungsraum in den Richtplan aufzunehmen und dazu konkrete Massnahmen vorzusehen. Wir sind deshalb erfreut darüber, dass diesem Wunsch mit der aktuellen Richtplananpassung nun entsprochen wird. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50994	Gemeinde Grindelwald	**Antrag / Bemerkung** Die Gemeinde Grindelwald wird dem Raumtyp «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen inklusive Zentren 4. Stufe und Tourismuszentren» zugeordnet. Für all diese Gemeinden gilt grundsätzlich ein Richtwert von 53 Raumnutzern je Hektare (RN/ha). Die Gemeinde Grindelwald weist mit 35 RN/ha eine verhältnissmässig geringe Raunnnutzerdichte (RND) auf und unterschreitet den Richtwert von 53 RN/ha gemäss kantonalem Richtplan 2030 deutlich. Dieses Problem hat sicherlich nicht nur Grindelwald, sondern sämtliche Oberländer-Gemeinden, welche gemäss Richtplan zu den Tourismuszentren gehören. Grindelwald hat gemäss ISOS (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) ein Ortsbild von lokaler Bedeutung. Das Siedlungs- und Landschaftsbild der Gemeinde Grindelwald ist nach wie vor stark geprägt von der Landwirtschaft und der damit verbundenen Streusiedlung. Viele Ein-und Zweifamilienhäuser prägen das Bild des Dorfes. Einzig die Dorfmitte weist durch seine Hotelbauten eine erhöhte Verdichtung aus. Die Gemeinde Grindelwald wird nun aber betreffend des Baulandbedarfs sowie der Siedlungsentwicklung nach innen mit	**Bemerkung** Haben sich in einer Gemeinde wesentliche Rahmenbedingungen verändert und kann die Gemeinde dies nachweisen, so ist gemäss dem Massnahmenblatt C_02 eine Zuordnung zu einem anderen Raumtyp auf Antrag der Gemeinde, im Rahmen einer Ortsplanungsrevision, möglich. Eine Herabsetzung der Raumnutzerdichte in regionalen Tourismuszentren wird nicht in Betracht gezogen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Gemeinden wie Wohlen bei Bern oder Uetendorf gleichgesetzt. Konkret bedeutet dies, bevor die Gemeinde nicht den gesetzlich festgelegten Verdichtungsfaktor (RM/ha) erreicht hat, wird sie wohl kein Bauland mehr einzonen können. Eine Verdichtung wie in Wohlen oder Uetendorf würde das Land- und Ortsbild in Grindelwald nachhaltig verändern und wäre mit den Interessen des Orts- und Landschaftsbildschutzes nicht vereinbar. Eine solche Entwicklung wird in Grindelwald in keiner Art und Weise gewünscht und angestrebt. Grösser und höher ist keine Option. Es ist zudem zu beachten, dass das Wohnen in Berg- und Hügelgebieten mit vielen Einschränkungen hinsichtlich Erschliessung, Infrastruktur, Arbeitsweg und Pflege der sozialen Kontakte verbunden ist. Dafür geniesst man Ruhe, Platz und die Nähe zur Natur. Das Konzept mit der inneren Verdichtung funktioniert in Berg- und Landregionen anders als in Städten und Agglomerationsgemeinden. Die Gemeinde Grindelwald will ihr wunderschönes Orts- und Landschaftsbild bewahren, sich aber trotzdem noch entwickeln können. Dies wird aber mit den restriktiven Vorgaben des Kantons verunmöglicht. Grindelwald wird gezwungen radikal zu verdichten, um nur ansatzweise die geforderten 53 RN/ha zu erreichen. Dies hat zur Folge, dass wir im Berner Oberland vermehrt Bilder antreffen werden, wie wir sie aus Davos, St. Moritz, Zermatt u.dgl. kennen. Dies kann wohl nicht das Ziel sein. Antrag: Die Gemeinde Grindelwald verlangt, dass sie entweder dem Raumtyp «Zentrumsnahe ländliche Gebiete» zugeordnet, oder für Tourismuszentren ein tieferer RM/ha festgelegt wird. Auch diese Forderung wurde bereits bei der Richtplananpassung 2020 gestellt. Der Kanton hat bis heute die Problematik nicht erkannt und keine entsprechenden Massnahmen eingeleitet. Eine partnerschaftliche Zusammenarbeit und ein partnerschaftliches Miteinander sehen anders aus. **Begründung** -	
50719	Einwohnergemeinde Meiringen	**Antrag / Bemerkung** Die Gemeinde Hasliberg hat eine ausführliche Eingabe erarbeitet. Sie thematisieren mit konkreten Beispielen und	**Bemerkung** Inhaltliche Begründungen siehe Stellungnahmen IG ländlicher Raum

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Anträgen die Entwicklung im ländlichen Raum. Sie befürchten, dass mit den Anpassungen die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten für Streusiedlungsgebiete und ländliche Gemeinden wie Berggemeinden weiter eingeschränkt werden. **Begründung** Die Einwohnergemeinde Meiringen unterstützt im Grundsatz die Stellungnahme der Gemeinde Hasliberg.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
47199	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Die Gemeinde Köniz begrüsst die digitale Lösung zur Mitwirkung im Grundsatz. Die Möglichkeit zur gemeinsamen Erarbeitung (verschiedene Personen erarbeiten gemeinsam eine Stellungnahme) nutzt die Vorteile, die dank digitalen Lösungen möglich sind und trägt dabei zu einer effizienteren Arbeitsweise bei. Nicht zuletzt wird damit die Auswertung und Beantwortung der Stellungnahmen für den Kanton vereinfacht. Aus Sicht der Verfassenden möchte die Gemeinde Köniz den nachfolgenden Hinweis zur Umsetzung der digitalen Mitwirkung machen: Die Erfassung einer Rückmeldung müsste spezifischer zu einzelnen Absätzen oder Textstellen möglich sein und nicht nur zu ganzen Kapitel. **Begründung** Dies würde die Bearbeitung in mehreren, nacheinander geschalteten Schritten vereinfachen sowie die Übersichtlichkeit verbessern und die Auswertung für den Kanton vereinfachen.	**Bemerkung** Die Bedeutung der Aufteilung in Kapitel/Unterkapitel wurde erkannt. Eine Optimierung wird angestrebt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
46934	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Die Gemeinde Köniz möchte sich für die Einladung und Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Mitwirkung herzlich bedanken. Mit der vorliegenden Stellungnahme lässt sie sich gerne vernehmlassen, dankt für die Aufnahme der Anträge resp. ist gespannt auf die Beantwortung vonseiten des Kantons. **Begründung** Aufgrund der digitalen Umsetzung der Mitwirkung wird der Einleitungstext an dieser Stelle festgeschrieben. Es handelt sich nicht um einen Antrag im eigentlichen	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Sinne, wofür auch keine Beantwortung erwartet wird.	
49031	Gemeinde Lyss, Bau+Planung	**Antrag / Bemerkung** Die Gemeinde Lyss hat in den letzten zwei Jahren mit dem Projekt "Lyss lebt. Lyss vernetzt" anhand der Methode regiomove eine Mobilitätsstrategie entwickelt. Mit dieser Strategie will die Gemeinde die Mobilitätswende aktiv mitgestalten. Dabei stehen insbesondere die Mobilität und der Mensch (mobil sein) und nicht der Verkehr und die klimaschädlichen Verkehrsträger im Vordergrund. Wir beabsichtigen neben dem traditionellen ÖV auch neue Mobilitätsangebote wie "on demand"- und "sharing"-Modelle zu fördern und zu testen. Diese Entwicklungen müssen in der Siedlungsentwicklung und Mobilitätsplanung berücksichtigt und integriert werden, beispielsweise bei der Planung von Mobilitätshubs. **Begründung** Wir müssen die Mobilitätswende antizipieren und klimaverträgliche Lösungen finden und umsetzen. Generell gibt die z.T. veraltete Begrifflichkeit im Verkehr zu denken und es ist anzumerken, dass die neuen Mobilitätsformen zu wenig beachtet und intergiert wurden.	**Bemerkung** Der Kanton begrüsst und unterstützt die Gemeinde Lyss in ihren Bestrebungen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49041	Gemeinde Lyss, Bau+Planung	**Antrag / Bemerkung** Die Gemeinden gehen davon aus, dass die entsprechenden Projekte Siedlung/Verkehr im RGSK vom Kanton auch entsprechend unterstützt werden. **Begründung** ist im Interesse des Kantons	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48617	Gemeinde Krattigen	**Antrag / Bemerkung** Die kantonale Siedlungsentwicklung darf sich nicht nur auf die Zentren und die Agglomerationen konzentrieren. Insbesondere müssen sich auch kleine, ländliche Gemeinden in Zukunft weiterentwickeln können. Bei der Umsetzung des Bundesrechts soll der Kanton den Handlungsspielraum nicht zusätzlich einschränken und nicht restriktivere Richtlinien aufstellen als nötig. Ausführungsbestimmungen sind mit dem nötigen Augenmass auszugestalten und anzuwenden.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Allen Berner Gemeinden ist es zu ermöglichen, dass sie Raumplanungen mit Entwicklungspotential lancieren können. Im Wissen, dass eine erhöhte Nachfrage zusätzliche Angebote schaffen kann. Dies wiederum kann sich nachgelagert auf die Erschliessungsgüte auswirken. Die Siedlungsentwicklung nach Innen (Um-/Aufzonungen) soll auch im ländlichen Raum gefördert werden und möglich sein bzw. möglich bleiben. Die Entwicklung darf beispielsweise nicht an einer ungenügenden ÖV-Erschliessung bzw. an der ungenügenden Beurteilung deren scheitern. Auf die Vielfältigkeit der Berner Gemeinden ist weiterhin und vermehrt Rücksicht zu nehmen. **Begründung** Der Fokus darf nicht bloss auf Städte und Zentren gerichtet sein.	
48684	SP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Die SP Kanton Bern unterstützt im Grundsatz die geplanten Anpassungen im Richtplan. Die bessere Verankerung von Klima und Mobilität im Richtplan ist richtig. Vor dem Hintergrund der Klimakrise ist die Förderung einer klimagerechten Siedlungsstruktur ein Gebot der Stunde. Weiter begrüsst die SP Kanton Bern sehr, dass beim Verkehr die Klimaneutralität angestrebt wird und der MIV-Anteil durch den Umstieg auf den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr verringert werden soll. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48615	Staatskanzlei 3000 Bern 8	**Antrag / Bemerkung** Die Staatskanzlei hat keine Bemerkungen zum vorliegenden Geschäft. **Begründung** Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme in eingangs erwähnter Sache.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
47329	Gemeinde Belp	**Antrag / Bemerkung** Die Stossrichtung der Änderungen wie beispielsweise beim Massnahmenblatt D_11 «Klimagerechte Siedlungsstruktur fördern» wird begrüsst. Es soll jedoch auch der Hinweis gemacht werden, dass wie beispielsweise beim Massnahmenblatt E_14 «Waldleistungen vor dem	**Bemerkung** Der Kanton wird eine Arbeits-/Umsetzungshilfe zum MB D_11 erarbeiten und die Aspekte ggf. in geeigneter Form berücksichtigen. **Beurteilung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Hintergrund der Klimaveränderung sichern und nutzen» zu einem späteren Zeitpunkt präzisere Massnahmen im Kantonalen Richtplan aufzunehmen sind. **Begründung** Offene Formulierungen mit grossen Abwägungsspielraum wie beispielsweise beim Massnahmenblatt E_08 «Landschaften erhalten und aufwerten» sollen nicht zu Ungunsten der Gemeinden ausgelegt, sondern konkrete Handlungsanleitungen formuliert, respektive präzisiere Massnahmen definiert werden.	Hinweis für die Umsetzung
52165	FSU Mittelland 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Die Streichung des Massnahmenblatts Agglomerationsprogramm zur Verhinderung von Redundanzen ist nachvollziehbar. Wichtig erscheint uns dabei jedoch, dass die Agglomerationsmassnahmen an den Kantonsgrenzen zur interkantonalen Koordination in Zusammenarbeit mit den Regionen, in geeigneter Weise in die themenspezifischen Massnahmenblätter des kantonalen Richtplans aufgenommen werden. **Begründung** -	**Bemerkung** Künftige Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen mit Richtplanrelevanz, welche über die Kantonsgrenze hinweg koordiniert werden müssen, werden in den thematischen Massnahmenblättern (resp. in den zugehörigen Erläuterungen) entsprechend gekennzeichnet. Von den aktuellen AP-Massnahmen mit Richtplanrelevanz erfüllt jedoch keine diese Anforderung. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
50985	Gemeinde Lenk	**Antrag / Bemerkung** Die Überprüfung der Abgrenzung der Streusiedlungsgebiete ist im Hinblick auf das Richtplancontrolling ’24 vorzunehmen. **Begründung** Gemäss Controllingbericht ’22 ist eine Aktualisierung des Massnahmenblattes A_02 nicht vorgesehen. Dies mit der Begründung, dass aufgrund der Motion Dütschler die Überprüfung des Streusiedlungsgebietes durchgeführt wurde und ergeben habe, dass die Kriterien immer noch gültig seien. Im Rahmen der durch RR Allemann initiierte Dialogprozess zum „Bauen ausserhalb der Bauzone im Berner Oberland“ wurden Ergebnisse und konkrete Umsetzungsmassnahmen beschlossen, u.a. dass das AGR eine Überprüfung der Streusiedlungsgebiete abkläre.	**Beurteilung** berücksichtigt
49243	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die Vernehmlassungsantwort der GLP BE finden Sie als angehängte Datei. **Begründung** Die Vernehmlassungsantwort der GLP BE finden Sie als angehängte Datei.	Die Stellungnahme wurde in die E-Mitwirkung überführt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48962	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** E_04: wird unterstützt E_15: Neuaufnahme wird unterstützt **Begründung** Pro Natura begrüsst die Änderung bzw. die Neuaufnahme genannter Massnahmenblätter.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48270	Berner Bauern Verband 3072 Ostermundigen	**Antrag / Bemerkung** Eine Einschränkung der Gemeindeautonomie lehnen wir ab. **Begründung** Die Raumplanung bedarf lokales Wissen und Kenntnisse, welche auf kantonaler Stufe zu wenig vorhanden sind und deshalb in den Regionen konsultiert werden muss. Es ist nicht zielführend, den kantonalen Richtplan mit Details versehen, welche die Gemeinden und Regionen zu stark einschränken und zu stark regulieren.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48847	Gemeinde Trubschachen	**Antrag / Bemerkung** Entwicklungsräume im ländlichen Raum nicht vergessen. **Begründung** Einmal mehr zeigen die Massnahmen, dass der Kanton die Entwicklung der Zentren stark fördern will und so Landgemeinden immer mehr unter Druck geraten. Entwicklungsräume im ländlichen Raum (für uns inbesondere das obere Emmental betreffend) werden kaum beachtet bzw. werden für diese Regionen kaum Möglichkeiten geboten (Bsp. Einzonungsmöglichkeiten).	**Bemerkung** Siehe hierzu die Erläuterungen in diesem Bericht unter Kap. 3.6.1. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51945	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Ergänzung des Richtplans mit Anforderungen an alpine Photovoltaikanlagen als sogenannte Freiflächensolaranlagen (neues Massnahmenblatt “C_22 Rechtlicher	**Bemerkung** Gemäss Art. 71a EnG besteht für alpine Photovoltaikanlagen keine Planungspflicht. Daher besteht momentan kein Handlungsbedarf. Das Thema wird aber bei der nächsten Richtplanüberarbeitung berücksichtigt. Aufgrund der geänderten

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Rahmen für alpinen Photovoltaikanlagen (aPV) zur Förderung von Winterstrom»). **Begründung** Alpine Photovoltaikanlagen sind eine neue Form der nachhaltigen Energieerzeugung, die besonders eine mögliche Winterstromlücke entschärfen können. Die Bundesversammlung hat dem kürzlich mit einem erweiterten EnG Rechnung getragen. Nach den neuesten dringlichen Massnahmen zur kurzfristigen Bereitstellung einer sicheren Stromversorgung im Winter (EnG Art. 71a) wird explizit keine Planungspflicht für grossflächige alpine PV Anlagen mehr verlangt, sondern ausschliesslich eine UVP, eine kommunale Nutzungsplanung und eine Baubewilligung. Die Bewilligung für Photovoltaik-Grossanlagen wird durch den Kanton erteilt, wobei die Zustimmung der Standortgemeinde und der Grundeigentümer vorliegen muss. Dieses Gesetz ist aber bis 2025 (öffentlich aufgelegtes Baugesuch) begrenzt, wird also nur ca. 1-2 Jahre Bedeutung für die Projektplanung haben. Ob im Mantelerlass danach gleich weitergefahren wird, ist heute unklar. Die GLP hält es deshalb für wichtig, dass der Kanton Bern für die Zukunft im Richtplan diese Nutzung vollständig abbildet, soweit der heutige Kenntnisstand von den Anforderungen an solche Anlagen es erlaubt. Eine Richtplanpflicht besteht nach Art. 8 Abs. 2 RPG für Vorhaben «mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt». S. weitere Ausführungen der GLP zur Ausgestaltung eines Massnahmenblattes in der Stellungnahme vom 25.11.22, S. 8f.	gesetzlichen Rahmenbedingungen und dem Fokus auf die erneuerbaren Energien ist der Handlungsbedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung des Kantonalen Richtplanes bezüglich Energie erkannt und in Vorbereitung für zukünftige Richtplananpassungen. **Beurteilung** Hinweis für die Umsetzung
48488	Interessengemeinschaft (IG) ländlicher Raum 3800 Unterseen	**Antrag / Bemerkung** Es wird beantragt, der kontroversen Problematik Wohnen, Leben und Arbeiten im ländlichen Raum hinsichtlich Verkehr- und Siedlungsentwicklung gemäss den oben aufgeführten Erläuterungen mehr Augenmerk zu widmen und dies entsprechend im Richtplan abzubilden. Dies ging bei den vorliegenden Richtplananpassungen vergessen oder wurde zumindest zu wenig beachtet. Insbesondere ist der Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur zu garantieren. Im ländlichen Raum kann ein Umstieg auf rein alternative betriebene Fahrzeuge nicht umgesetzt werden. Dem Naherholungsverkehr ist mit entsprechenden Subventionen Rechnung zu tragen.	**Bemerkung** Siehe hierzu u.a. die Erläuterungen im allgemeinen Teil dieses Berichts, insbesondere Kap. 3.6.1. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen **Weitere Antragssteller** Einwohnergemeinden Guggisberg, Hasliberg, Leissigen, Wynau, Grindelwald, Innertkirchen, St. Stephan, Oberwil im Simmental, Meiringen, Wimmis, Auswil, Meiringen, EDU Kanton Bern

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Es ist zwingend für eine minimale Entwicklungschance ländlicher Regionen erforderlich, dass ein Minimum an Fläche eingezont werden darf, ohne dass die Kriterien der ÖV-Güteklassen zur Anwendung kommen (bspw. bis 1000 m2). Der Richtplan und ggf. die Bauverordnung sind entsprechend anzupassen. **Begründung** Die gesamte Richtplananpassung im Bereich Verkehr und Mobilität läuft darauf hinaus, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) noch weiter reduziert werden soll, bei neuen Bauvorhaben weniger Parkplätze geschaffen und zusätzliche Infrastrukturanlagen für Velo- und Fussgänger geschaffen werden sollen, höhere Hürden für die Erstellung neuer Strassenanlagen gefordert werden und möglichst nur noch klimaneutrale Fahrzeuge (alternative Antriebe) gefahren werden sollen. Mit entsprechenden RGSK sollen Verkehr, Siedlung und Arbeit entsprechend optimal aufeinander abgestimmt werden. All dies hört sich für städtische und Agglo-Gemeinden sicherlich logisch und umsetzbar an. Für ländliche Gemeinden, welche bereits heute mit Abwanderung, fehlendem Baulandbedarf, einem schlechten Steuersubstrat und einer grossen bestehenden, unterhaltsbedürftigen Infrastruktur (Verkehrsnetz) zu kämpfen haben, ist dies unrealistisch. Die Richtplananpassungen führen zu einer weiteren Ausdünnung und Benachteiligung des ländlichen Raumes. Die Massnahmen resp. die Forderungen beißen sich; Einerseits soll möglichst dort wo gewohnt wird, gearbeitet werden, andererseits können ländliche Gemeinden kein Bauland für Wohnen und Arbeiten mehr einzonen. Die bestehenden Gebäudevolumen im ländlichen Bereich sollen erhalten und genutzt werden, wo die Einwohnerinnen und Einwohner jedoch arbeiten sollen und wie sie dort hinkommen, ist gemäss dem Richtplan nicht nachvollziehbar: ein Ausbau der ÖV-Anschlüsse verursacht hohe Kosten und widerspricht den übrigen Grundsätzen betreffend Bodenverschleiss und betreffend die steigende Bedrohung durch Naturgefahren (zusätzliche Sicherungsmassnahmen der Verkehrsinfrastruktur und damit verbunden höhere Kosten). Der Umstieg zu alternativen Antrieben – insbesondere die immer wieder geforderten E-Autos und E-Bikes – widersprechen den Energiezielen	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		per se und der aktuellen «Energiekrise». Der gleiche Kanton, der zu Stromeinsparungen mahnt und Windräder in geschützte Naturgebiete stellen will, fördert gleichzeitig den Stromverbrauch durch die Forderung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen, was Stand heute grösstenteils elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind. Eine unkritische Förderung des E-Bike-Fahrens ist zudem der Verkehrssicherheit abträglich. Eine Reduktion der Anzahl Parkplätze ist zudem nur scheinbar im Sinn des Umweltschutzes. Weniger Parkplätze bedeutet mehr Suchverkehr. Wer auf dem Land wohnt, benötigt zwangsläufig ein motorisiertes Fahrzeug. Die ÖV-Verbindungen sind in den wenigstens Fällen ansatzweise genügend, um innert einer brauchbaren Zeit in der nächstgrösseren Gemeinde oder Stadt zu sein, um der Arbeit nachzukommen. Durch die dezentrale Lage, die Topographie und damit verbunden die grossen Distanzen ist der Verzicht auf ein Motorfahrzeug Utopie. Auch die Erschliessung solcher Gemeinden durch ein – mindestens halbstündlich verkehrendes – ÖV ist weder finanzier- noch realisierbar. Die Kosten hierfür wären in keinem Verhältnis. Damit die ländlichen Gegenden nicht noch mehr unter der Abwanderung leiden, müssten – um Verkehr zu vermeiden – dezentralere Arbeitszonen geschaffen werden, damit die Landbevölkerung in der Region arbeiten kann und somit ggf. tatsächlich mit einem Fahrrad oder zumindest nur mit einer kurzen Autofahrt den Arbeitsort erreichen kann. Es ist deshalb ein grundfalscher Ansatz, wenn der Kanton Bern neue Wohnnutzflächen und Arbeitsschwerpunkte nur noch in gut erschlossenen Gebieten zulassen soll. Dies bündelt den Verkehr nur noch mehr und beschleunigt die Abwanderung aus dem Land, verbunden mit einer überdichten Besiedlung in urbanen Gebieten, deren Infrastrukturen zur Bewältigung der Nachfrage nicht ausreichen und angesichts vorbestehender räumlicher Gegebenheiten auch nicht ausreichen können. Es ist einigermassen widersprüchlich, wenn der Klimawandel im Richtplan als Problem anerkannt werden soll und ihm gleich auch ein ganzes Massnahmenblatt gewidmet werden soll, gleichzeitig aber die verkehrstreibende und klimaschädliche Trennung von Wohn- und Arbeitsort durch die ideologisierte Siedlungsentwicklung in die Zentren noch gefördert werden soll. Aufgrund der Covid-	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Pandemie ist eine zunehmende Verbreitung und Akzeptanz von HomeOffice festzustellen, die volkswirtschaftliche Basis zur Verbreitung eines Arbeitens vor Ort ist gelegt. Es wäre an der Zeit, dass auch der Kanton Bern endlich das Potential bestehender, bewohnter und erschlossener Gebäude als Potential für eine nachhaltige Entwicklung anerkennt und nicht ständig infragestellt. Im Richtplan wird ausgeführt: 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. 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, seien alternative Erschliessungsformen zu prüfen. Innovative Bedarfs-angebote könnten klassische ÖV-Angebote ergänzen. Der Übergang zwischen ÖV- und Bedarfsangeboten sei dabei möglichst attraktiv auszugestalten. Was sich der Kanton dabei genau vorstellt, ist unklar. Immerhin hält die Richtplananpassung fest, dass den verschiedenen Raumtypen in einem Minimum Rechnung getragen werden soll: 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	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		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. Jedoch hält der Kanton nach wie vor an den Kriterien der Güteklassen der ÖV-Erschliessung bei Neueinzonungen fest (B_01). Wie erwähnt, verunmöglicht dies den meisten ländlichen Gemeinden eine Entwicklung im planungsrechtlichen Sinne (Zonierung). Es ist zwingend für eine minimale Entwicklungschance ländlicher Regionen erforderlich, dass ein Minimum an Fläche eingezont werden darf, ohne dass die Kriterien der ÖV-Güteklassen zur Anwendung kommen (bspw. bis 1000 m2). Der Richtplan und ggf. die Bauverordnung sind entsprechend anzupassen. Seit Corona sind jegliche Gebiete abseits der urbanen Kerne zu «touristischen Gebieten» geworden. Der Naherholungs-Verkehr der AgglomerationsbewohnerInnen, welche am Wochenende in die Landgebiete fahren wollen, belastet die ländlichen Gemeinden stark – die Kosten für den Unterhalt der Infrastruktur, allfällige Parksystem und -kontrollen verbleiben bei den ansonsten in jeglicher Entwicklung behinderten Landgemeinden. Fairerweise müssten die urbanen Zentren mit eigenen Naherholungsmöglichkeiten ausgestaltet werden oder die Kosten für den Ausbau und Unterhalt der Strassen in die Land- und Berggebieten müssten durch den Kanton subventioniert werden. Ebenso allfällige Parksysteme. Es kann nicht sein, dass die ländlichen Gebiete mit den vorliegenden Richtplananpassungen noch weiter in ihrer eigenen Entwicklung beschnitten und behindert werden und gleichzeitig an den Wochenenden der Verkehrsbelastung der Naherholungssuchenden aus den Zentrums- und städtischen Gemeinden ausgesetzt werden. Die Richtplananpassungen tragen beidem – der Behinderung der Entwicklung der ländlichen Gebiete verbunden mit dem Erhalt und Ausbau des MIV im ländlichen	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Raum sowie gleichzeitig der grossen Verkehrsbelastung am Wochenende durch die Naherholungssuchenden – zu wenig Rechnung. Die Richtplananpassungen im Bereich Verkehr beinhalten auch die Forderung von Verkehrs-richtplänen auf kommunaler Stufe mit besonderem Augenmerk auf den Fussgänger- und Veloverkehr. Öffentliche Parkplätze sollen reguliert und bewirtschaftet werden, um den MIV zu reduzieren. Dies wird nicht zu einer Reduktion führen, sondern zu illegalem Parkieren – gerade im ländlichen Raum. Es werden nicht weniger Autos gekauft und gefahren werden. Auch dies ist völlig realitätsfremd.	
49431	Gemeinderat Ittigen	**Antrag / Bemerkung** ESP Nr. 29, ESP Papiermühle und ESP Nr. 30 Worblaufen (Massnahme C 04 (unverändert): Wir sind der Auffassung, dass auch nicht mehr aktiv bewirtschaftete ESP-Standorte, die noch nicht vollständig realisiert sind, in Bezug auf die Zulässigkeit der Nutzungsdurchmischung überprüft werden sollten. **Begründung** Diese beiden ESP auf Gemeindegebiet Ittigen werden als weitgehend realisierte Standorte (Typ ESP-D) geführt und wurden mit Regierungsratsbeschluss aus der aktiven Bewirtschaftung des ESP Programms entlassen. Es besteht in der Tat kein absehbarer, grösserer Koordinationsbedarf (mehr) zwischen Kanton und der Gemeinde Ittigen. Die Realisierung ist im Gang und erfolgt schrittweise. Die aktuelle Entwicklung zeigt, dass diese ESP-Standorte aufgrund ihrer zentralörtlichen Lage nicht zu reinen Dienstleistunqsqebieten entwickelt werden sollten. Mit zusätzlicher Wohnnutzung an diesen Standorten könnten eine gute Durchmischung mit Arbeiten und lebendige Orte an zentraler Lage geschaffen werden. Die Massnahme C_04 regelt eine Nutzungsdurchmischung nur für aktiv bewirtschaftete ESP Standorte.	**Bemerkung** Das Massnahmenblatt C_04 wurde im Rahmen dieser Richtplananpassungen nicht verändert und ist somit nicht Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung. Das Anliegen wird im Rahmen des ESP-Controllings 2024-2028 geprüft. Gestützt darauf erfolgt gegebenenfalls eine entsprechende Anpassung im Rahmen des Richtplancontrollings. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
51970	Gemeinde Täuffelen Ressort Planung	**Antrag / Bemerkung** Fruchtfolgeflächen schonen / Bodenaufwertung fördern Die Moosböden müssen erhalten werden. Der Bodenumschlagplatz zur Erhaltung	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		der Fruchtfolgeflächen bei der Kiesgrube Walperswil wird unterstützt. **Begründung** -	
51016	Gemeinde Wimmis	**Antrag / Bemerkung** Für Wimmis ist die Raumtypenzuordnung in die zweitniedrigste Kategorie der Gemeinden, noch immer nicht nachvollziehbar. Wimmis ist bestens erschlossenen (Autobahnanschluss, Bahnanschluss, Nähe zu Spiez und Thun, keinerlei Verkehrsprobleme). Wimmis übertrifft mit einem Dichtewert von 55.6 RN/ha die Vorgaben der nächsthöheren Kategorie («Übrige Gebiete Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen», 53 RN/ha) klar und kommt mit den 55.6 RN/ha, sehr nahe an die übernächste Kategorie («Zentren 3. und 4. Stufe», 57 RN/ha). In der Kategorie «Zentrumsnahe ländliche Gebiete» in die Wimmis eingeteilt ist, beträgt der Richtwert 39 RN/ha, also fast ein Drittel weniger als Wimmis erreicht. Aus diesen Gründen halten wir an unseren Forderungen aus dem Brief vom 1.12.2014 fest und beantragen: Der Gemeinderat Wimmis stellt den Antrag, dass Wimmis der nächst höheren Kategorie zugeteilt wird, welche ein maximales Wachstum von 8 Prozent über die nächsten 15 Jahre ermöglicht. **Begründung** -	**Bemerkung** Verändern sich in einer Gemeinde entscheidende Rahmenbedingungen und kann die Gemeinde im Rahmen einer Ortsplanungsrevision (nicht in einem Richtplancontrolling) dies aufzeigen, ist eine Zuordnung zu einem anderen Raumtyp auf Antrag der Gemeinde möglich. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48689	Gemeinde Täuffelen Ressort Planung	**Antrag / Bemerkung** Gemäss sep. Schreiben im Anhang **Begründung** Gemäss sep. Schreiben im Anhang	**Bemerkung** Die Stellungnahme wurde in die E-Mitwirkung überführt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50212	aeebern	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Oraganisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz 3001 Bern	Geothermie: Der Untergrund wird bis jetzt fast nicht in die Raumplanung integriert, obwohl immer mehr Ansprüche an den Untergrund für Energie, Speicherung, Transport, und geologische Ressourcen gestellt werden. Die Kantone Genf, Waadt, Neuchâtel, Thurgau und Appenzell haben z.B. in den letzten Jahren neue Gesetzgebungen zu den Ressourcen des Untergrundes eingeführt. In den Kantonen Genf und Waadt wurde in diesem Zusammenhang auch ein Geothermie-Kataster erstellt, um das Energiepotential des Untergrundes in die Raumplanung und die Energierichtpläne zu integrieren. Die Anzahl Geothermieprojekte in diesen Kantonen zeugen vom Zusammenhang zwischen der proaktiven Gesetzgebung und der Zunahme der Nutzung dieser natürlichen und lokalen Ressource. Wir ermutigen den Kanton Bern sich dieser Thematik ebenfalls anzunehmen. Stand unseres Wissens werden Erdwärmesonden im Schutzbereich von Grundwasser heute nicht bewilligt. Die technischen Möglichkeiten sind aber mittlerweile vorhanden, um unter entsprechenden Bedingungen auch Erdsonden in Grundwassergebieten zu errichten. Auch eine differenzierte Anwendung der Delta T 3 Regel ist in Betracht zu ziehen. Je nach Gebiet und je nach Tiefe des Grundwassers kann ein höheres Delta T problemlos angewendet werden, wie zahlreiche Beispiele im In- uns Ausland davon zeugen. Dies kann der Energiespeicherung im Boden und der saisonalen Phasenverschiebung dienen. Wir stellen den Schutz des Grund- und Trinkwassers nicht in Frage. Die Praxis zeigt aber, dass mit geeigneter Planung Schutz und Nutzung von Grund- und Trinkwasser mit der energetischen Nutzung kompatibel ist. Wir beantragen, dass dies auch im Kanton Bern mit einer Anpassung der Richtpläne berücksichtigt wird. Gerne stehen wir zu Ihrer Verfügung für die weitere Ausarbeitung dieser Herausforderungen. **Begründung** -	Der Kanton trifft derzeit Vorbereitungen, um das Thema Energie im kantonalen Richtplan in den kommenden Jahren umfassend zu erneuern. Inwiefern die Geothermie Gegenstand des Richtplans sein wird, ist derzeit noch offen. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50764	Einwohnergemeinde Spiez	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Privatperson	Geotopschutz auf kantonaler Ebene: Der Schutz von Geotopen ist in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. **Begründung** Geotope liefern wichtige Daten und ermöglichen Analysen zum Klimawandel. Diese Informationen sind sehr wertvoll und Geotope sind deshalb auf kantonaler Ebene unter Schutz zustellen.	Die Bemerkung zielt auf primär auf ein in der Gemeinde Spiez liegendes Objekt. Dieses wurde nach unserem Kenntnisstand im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung unter Schutz gestellt. Der Kanton Bern bereitet zur Zeit ein kantonales Geotopinventar vor. Dieses soll die für die Berner Geologie im weitesten Sinn typischen und naturkundlich besonders wertvollen Objekte identifizieren. Es handelt sich um ein fachliches Hinweisinventar. Eine Verankerung soll im Sachplan Biodiversität erfolgen (rechtliche Grundlage identisch, d.h. NHG). Eine Verankerung im Kantonen Richtplan würde die Bedeutung der Geotope in der Raumplanung sicher stärken. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
47267	GRÜNE Kanton Bern 3007 Bern	**Antrag / Bemerkung** Grundsätzlich sind die Grünen erfreut über die Berücksichtigung des Klimawandels im Richtplan und den diversen Dokumenten. Allerdings liegt ein zu grosses Gewicht auf der Anpassung und ein zu kleines auf der Vermeidung. **Begründung** Nur mit Vermeidung lässt sich Klimawandel eingrenzen und die Ziele des Pariser Abkommens erreichen. Die Anpassungsmassnahmen sind so oder so sinnvoll. Es müssen verstärkt Vermeidungsmassnahmen getroffen werden - z.B. beim Strassenverkehr oder der Landwirtschaft. Die vorgesehenen Richtplananpassungen (insbesondere punkto Vermeidung) reichen nicht aus, um der Dringlichkeit der Klima- und Biodiversitätskrise gerecht zu werden und die Vorgaben der Kantonsverfassung bzw. des Bundes zu erfüllen.	**Bemerkung** Kanton und Gemeinden sind zum Klimaschutz verpflichtet (Art. 31a KV). Der Kanton setzt demgemäss mit verschiedenen Instrumenten (z.B. Gesamtmobilitätsstrategie, Richtplan) auf Massnahmen zum Klimaschutz (Mitigation) und zur Anpassung an den Klimawandel (Adaption). **Beurteilung** teilweise berücksichtigt
49674	Pro Velo Kanton Bern 3013 Bern	**Antrag / Bemerkung** Hier noch ein paar allgemeine Erläuterungen anstelle eines Begleitbriefes: **Begründung** Guten Tag	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Wir danken bestens für die Möglichkeit, zum Richtplan Stellung nehmen zu können. Wir sind uns bewusst, dass die Überarbeitung des Richtplanes eine grosse Arbeit war. Wir begrüssen die komplette Überarbeitung des Bereichs Verkehr und teilen viele Stossrichtungen. Wir wünschen uns, dass nach Annahme des Klimaartikels das Ziel der Klimaneutralität nun zuoberst steht. Es ist jetzt ein zentraler Moment zum Handeln. Diese Wichtigkeit und Dringlichkeit muss sich auf allen Seiten des Richtplans widerspiegeln. So ist denn auch die Priorisierung und Förderung des Velo- und Fussverkehr nicht Selbstzweck. Er ist ein wichtiges Mittel, damit die Menschen umweltfreundlich, gesundheitsfördernd und menschengerecht mobil sein können. Deshalb bitten wir um eine wohlwollende Aufnahme unserer Vorschläge und hoffen, dass der Velo- und Fussverkehr und sein grosses Potenzial für die Mobilität von morgen im Richtplan umfassender abgebildet wird. Wir freuen uns auf die Rückmeldung und wünschen Ihnen eine erfolgreiche Weiterarbeit. Freundliche Grüsse Pro Velo Kanton Bern	
49275	VCS Sektion Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Im gesamten Richtplan sind die Notwendigkeit, die Herausforderungen und die Potentiale der nachhaltigen Mobilitätswende viel stärker zu berücksichtigen und zu behandeln. Dies betrifft insbesondere, aber nicht ausschliesslich das Raumkonzept, die Strategiekapitel A-G, sowie die dazugehörigen Massnahmenblätter. **Begründung** Grundsätzlich begrüssen wir die erklärte Zielsetzung der Richtplananpassung '22 eine angemessene Reaktion der kantonalen Raumentwicklung auf den Klimawandel aufzuzeigen. Im Bereich der Mobilität wird die Überarbeitung diesem Ziel jedoch in keiner Art und Weise gerecht. Es entsteht der Eindruck, dass die "Aktualisierung der Richtplaninhalte im Bereich Mobilität" völlig unabhängig davon vorgenommen wurde. Die Mobilitätswende	**Bemerkung** Die eingebrachten Vorschläge werden im Rahmen der nächsten Richtplananpassungen geprüft. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		ist eine zentrale Herausforderung im Kampf gegen wie auch zu einem gewissen Grad in der Anpassung an den Klimawandel, welche die meisten raumwirksamen Tätigkeiten des Kantons mehr oder weniger stark betrifft. Somit muss sie bei praktisch all diesen Tätigkeiten mitgedacht und in den entsprechenden planerischen Grundlagen berücksichtigt werden.	
51949	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Im Massnahmenblatt "D_09 Zunahme der Waldflächen verhindern" ist eine neue Massnahme einzuführen: 3. Soweit in einem Gebiet keine Zunahme des Waldes gewünscht ist (siehe Massnahme 1), kann bei einer Rodung auf Realersatz verzichtet werden. Der Rodungsersatz kann stattdessen mit gleichwertigen Massnahmen zugunsten des Natur- und Landschaftsschutzes geleistet werden. **Begründung** Die heutige Massnahme funktioniert nicht, da bisher keine einzige Gemeinde die Umsetzung der Massnahme beantragt hat, und genügt deshalb auch nicht. So schreitet die Verbuschung von landwirtschaftlicher Nutzfläche weiter voran. Aus diesem Grund ist die geforderte Massnahme einzuführen. Der Grosse Rat hat in der Frühlingssession 2022 eine entsprechende Motion 157-2021 als Postulat einstimmig überwiesen.	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
45368	Einwohnergemeinde Büren a.A. Bau -und Planungskommission	**Antrag / Bemerkung** Kein Antrag **Begründung** Die Einwohnergemeinde Büren a.A., vertreten durch die Bau- und Planungskommission, kann sich mit sämtlichen vorgesehenen Massnahmen einverstanden erklären. Auf eine Mitwirkung mit materiellem Inhalt im Rahmen der Vernehmlassung zur Richtplananpassung '22 wird verzichtet.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49563	Gemeinde Bowil Gemeinderat	**Antrag / Bemerkung** Keine Bemerkungen zu den Unterlagen der Richtplananpassung 2022. **Begründung**	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Der Gemeinderat Bowil akzeptiert die Inhalte der Richtplananpassungen in der vorgelegten Form.	
48427	Einwohnergmeinde Worb	**Antrag / Bemerkung** Keiner **Begründung** Die Richtplananpassungen 2022 erscheinen uns als sinnvoll und nachvolziehbar.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50151	Gemeinde Thurnen	**Antrag / Bemerkung** Klimaangepasste Siedlungsstrukturen und SiedlungsentwicklUng nach innen fördern finden wir gut. Aber die dadurch zunehmende Dichte nimmt Erholungsraum weg. Alle Menschen und insbesondere Kinder brauchen naturnahe Bewegungsräume. An den Siedlungsrändern sollten Freizeitbereiche möglich sein. Der direkte Übergang von Bauzonen zu Fruchtfolgeflächen ist nicht sinnvoll, insbesondere sind Fruchtfolgeflächen innerhalb von Siedlungen zu überdenken. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50996	Gemeinde Grindelwald	**Antrag / Bemerkung** Kommunale Planungen sind schneller und mit klarem Fokus auf Rechtsfehler bzw. der Vereinbarkeit mit übergeordnetem Recht zu beurteilen. Die heutige Genehmigungsdauer ist nach wie vor viel zu lange, und das nicht zuletzt deshalb, weil das AGR die autonomiebedingte Zurückhaltung bei der Prüfung leider zusehends abgelegt hat. Zudem verliert man sich in einem überspitzten Formalismus und einer nicht mehr vertretbaren Bürokratisierung. Dies kostet nicht nur viel personelle und finanzielle Ressourcen, sondern führt vermehrt dazu, dass Investoren und Bauherrschaften entnervt abziehen und in anderen Kantonen oder im Ausland investieren und bauen. **Begründung** -	**Bemerkung** Das Anliegen nach zügigeren Bewilligungsverfahren wird zur Kenntnis genommen. Es kann jedoch nicht durch den Richtplan beeinflusst werden. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
49476	Association des paroisses du canton de Berne Kirchgemeindeverband, Geschäftsstelle 3600 Thun	**Demande / remarque** L'ADP n'est pas directement concernée et, si nous soutenons toutes les initiatives en faveur du climat et des personnes, nous renonçons ici à nous prononcer plus avant. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance
49633	Conseil du Jura bernois (CJB) 2520 La Neuveville	**Demande / remarque** L'association de communes Jura bernois.Bienne (Jb.B) prend également position sur le plan directeur 2022. Le CJB soutient les réflexions émises par cette association, notamment pour ce qui concerne la promotion des installations de production d'énergie éolienne, les priorités concernant les transports publics régionaux et locaux et les conditions, d'un point de vue spatial, permettant la mise en œuvre de la stratégie de l'exécution judiciaire. **Justification** -	**Remarque** Voir prise de position de l'association de communes Jura bernois.Bienne (Jb.B) **Évaluation** Prise de connaissance
48325	Pro Natura Bern 3007 Bern 31	**Antrag / Bemerkung** Landwirtschaftliche Flächen und Gewässer stärker im Richtplan berücksichtigen. **Begründung** Der Lebensraum Wald ist im kantonalen Richtplan mehrfach behandelt und erwähnt. Hingegen andere Lebensräume wie beispielsweise das Kulturland und die Gewässer sind unterrepräsentiert. Die Förderung der Biodiversität in diesen Lebensräumen (inkl. Bodenschutz) und Gewässer-Revitalisierungen sollten eingehender behandelt werden.	**Bemerkung** Die Bemerkung des AGR ist korrekt. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
49477	Conseil des affaires francophones de l'arrondissement de Biel/Bienne 2501 Bienne	**Demande / remarque** Le CAF a pris connaissance des propositions d'adaptation du plan directeur notamment dans le cadre de la construction du nouvel hôpital de Bienne à Brügg. Il tient à rappeler l'importance d'assurer dans l'ensemble des travaux menés en lien avec la mise en œuvre de ce plan directeur une prise en considération du bilinguisme et le respect des deux langues officielles. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
47596	Service du développement territorial du Canton du Jura 2800 Delémont	**Demande / remarque** Le canton du Jura tient à féliciter le canton de Berne pour les adaptations et compléments proposés dans son plan directeur cantonal au sujet du climat. Il s'agit effectivement d'un enjeu majeur dans le contexte actuel et l'outil du plan directeur a un rôle important à jouer dans ce domaine. **Justification** -	**Évaluation** Prise de connaissance
48948	Service du développement territorial du Canton du Valais	**Demande / remarque** Les modifications apportées aux autres fiches de mesures ne font l'objet d'aucune remarque de notre part, n'exerçant pas d'incidence spatiale directe sur le territoire du canton du Valais. **Justification** Cf. remarque	**Évaluation** Prise de connaissance
47435	Gemeinde Sigriswil Bauabteilung, Bereich Planung	**Antrag / Bemerkung** Lokal leben - lokal Arbeiten "In den ländlichen Regionen tragen die Land- und Waldwirtschaft und deren direkt vor- und nachgelagerte Sektoren wesentlich zur Pflege der Kulturlandschaft und zur dezentralen Besiedlung bei." Zitat aus Strategie Kapitel C4. Die Akademiker-Quote in der Regel tiefer - dafür existieren zahlreiche kleine, lokal oder allenfalls regional tätige Gewerbebetriebe mit exzellenten Handwerkern. Viele davon werden seit Generationen geführt und fast alle bilden Lehrlinge aus. Zur Modernisierungen und Anpassung an den Strukturwandel ist es zwingend notwendig, dass für lokale Kleinbetriebe die Möglichkeit besteht, sich zu entwickeln. Dafür sind Misch- und Arbeitszonen notwendig, die den lokalen Bedarf abdecken. Diese dürfen nicht mit Killerkriterien wie mindest ÖV-Erschliessung, Verbot von Inselbauzonen, etc. verunmöglicht werden. **Begründung** Insbesondere Arbeitszonen sollen nur noch in den Zentren entstehen, die perfekt mit ÖV erschlossen sind. Fazit: Die ländlichen Gemeinden wollen kein «Ballenberg» werden. Die lokalen Gewerbe sollen in einem beschränkten Rahmen Entwicklungspotential vor Ort	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		haben. Lokale Arbeitsstellen heisst: weniger Pendler, weniger Verkehr und weniger Stau in den Zentren. Gerade in Bezug auf Nachhaltigkeit ist es erstrebenswert, dass Grosses zentralisiert, aber Kleines (Gewerbe) dezentralisiert wird. Aus eigenem Antrieb haben viele ländliche Gemeinden zu ihrem Gebiet (Landschaft, Ortsbild, Ökologie) Sorge getragen - während die Agglomerationen primär wirtschaftliche Interessen verfolgt haben. Es kann nichts sein, dass die weitgehend intakten ländlichen Gebiete nun als Konsequenz für ihre nachhaltige Entwicklung nun bloss noch als Naherholungsgebiete für die urbane Bevölkerung dienen soll und die eigene Entwicklung verunmöglicht wird.	
52976	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Massnahme C_08: Bei dieser Massnahme geht es darum, die Ortsplanung mit der Energieversorgung abzustimmen. Als eine der wichtigsten Energieversorgungsquellen wird in Zukunft der Wald und die Wasserkraft eine bedeutende Rolle spielen. Damit sind nicht nur die Gemeinden mit mehr als 5'000 Einwohnern (Verbrauchern) von zentraler Bedeutung, sondern auch jene mit grossem Potential an Energierohstoffen wie Wald oder Wasserkraft (Lieferanten). Beispielsweise ist der Kanton Bern mit 7% der grösste Waldbesitzer von Nutzholz und dieses liegt im Gantrischgebiet. Um unnötige klimaschädliche Transporte zu verhindern, müsste die Auf- und Verarbeitung von Holz zwingend in unmittelbarer Nähe zum Wald vorgenommen werden, was etwa mit Arbeitszonen Forst erfolgen könnte. Weiter müssten Gemeinden aufgeführt werden, die inskünftig Wasserkraftversorger sein könnten (Innertkirchen mit dem Triftprojekt). Die Kriterien sind damit auch auf die Energieprodukte (Lieferanten) herunterzubrechen. **Begründung** -	**Bemerkung** Dass vorwiegend regionales Energieholz genutzt werden soll, ist nicht im kantonalen Richtplan zu regeln. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
52977	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Massnahme C_09: Der dem Kanton Bern verbleibende Handlungsspielraum ist bestmöglich zu nutzen, um zusammen mit den zuständigen Stellen und Anbietern	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		eine bedarfsgerechte und kostengünstige Grundversorgung im gesamten Kantonsgebiet zu erreichen. **Begründung** -	
52978	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Massnahme C_12: Die Erhöhung der Beiträge für die Schutzwaldpflege wird begrüsst. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
52979	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Massnahme C_18: Die Festsetzung für die beiden Vorhaben «Trift See» und «Erhöhung Grimselstaumauer» ist zwingend und von hoher Dringlichkeit – sie wird vorbehaltlos unterstützt. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
52980	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Massnahme D_08: Die Mitte Kanton Bern spricht sich dafür aus, dass alle Regionen in diesem Bereich ihren Beitrag leisten. Auf der Rückseite des Massnahmeblattes D_08 ist ersichtlich, dass nur das Seeland und das Mittelland Projekte mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" haben. Unbesehen dessen wird die Streichung des Durchgangplatzes Interlaken aus dem Massnahmenblatt unterstützt. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
52981	Die Mitte Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Massnahme I_01: Stand heute: Keine Bemerkung, jedoch abhängig von der finanziellen Ausgangslage bzw. wie viel der Bund letztlich mitträgt. **Begründung** -	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48214	Gemeinde Sigriswil	**Antrag / Bemerkung**	**Bemerkung** Sofern sich in der Region entscheidende Rahmenbedingungen in Bezug auf die

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Bauabteilung, Bereich Planung	Massnahmeblatt C_02 (Zuordnung Gemeinden zu Raumtyp) Die Gemeinde Sigriswil ist in der Vergangenheit dem Raumtyp "Zentrumsnahe ländliche Gebiete" zugeordnet worden. Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass diese Zuteilung falsch ist und die Gemeinde Sigriswil vielmehr einem Zentrum 4. Klasse entspricht (Raumtyp: Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen inklusive Zentren 4. Stufe und Tourismuszentren). Die Zuordnung der Gemeinde Sigriswil soll angepasst werden. **Begründung** Sigriswil ist als Gemeinde mit 11 Dörfern und flächenmässig grösste Gemeinde im Amtsbezirk Thun selber ein lokales Zentrum am rechten Thunerseeufer. Die lokale Zentrumsfunktion ist von keiner Seite und auch für die Zukunft nicht bestritten. Im Bericht "Fusionsförderräume im Kanton Bern - Kantonales Zielbild Gemeindelandschaft" vom 14.7.2022 wird die Gemeinde Sigriswil in sämtlichen 4 Reform-Varianten als eigenständige Gemeinde aufgeführt.	Zentralität verändert haben, erfolgt die Zuordnung zu einem Zentrum 4. Stufe im Rahmen des RGSK Thun-Oberland West auf Antrag der zuständigen Region an den Kanton. Die Gemeinde deponiert das Anliegen vorgängig bei der Region. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48500	Interessengemeinschaft (IG) ländlicher Raum 3800 Unterseen	**Antrag / Bemerkung** Mit den Anpassungen im Richtplan betr. Klimawandel und Mobilität werden grundsätzlich die ländlichen Gemeinden einmal mehr in ihrer Entwicklung behindert. Sie werden mit der neuen Richtplananpassung im Zustand bestenfalls «eingefroren» und dürfen den blühenden Agglobe-zirken als Naherholungsgebiet dienen. **Begründung** Der Richtplan trägt insoweit der grossen Fläche an ländlichen Gebieten keine Rechnung und begünstigt lediglich die Entwicklung des städtischen Raumes.	**Bemerkung** Siehe hierzu die Erläuterungen in diesem Bericht unter Kap. 3.1 und Kap. 3.6.1. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen **Weitere Antragssteller** Einwohnergemeinden Guggisberg, Hasliberg, Leissigen, Wynau, Grindelwald, Innertkirchen, St. Stephan, Wimmis, Auswil, Meiringen, EDU Kanton Bern
47434	Gemeinde Sigriswil Bauabteilung, Bereich Planung	**Antrag / Bemerkung** Mobilität: Die angestrebte Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf ÖV ist je nach Raumtyp differenziert zu betrachten: die ländliche Bevölkerung hat vielerorts gar keine Alternative zum Auto, weil der ÖV nicht das gesamte	**Bemerkung** Der Leitsatz «Das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort» bildet die Grundlage für die Planung und Abstimmung der Gesamtmobilität im Kanton Bern. Dieser Leitsatz greift den angesprochenen Zielkonflikt, bzw. die notwendige Abwägung zur Festlegung der

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Gemeindegebiet erschliesst, resp. das ÖV-Angebot so minimal ist, dass ein Verzicht auf ein Auto (z.Bsp. für Pendler) nicht praktikabel ist. Die angestrebte Basiserschliessung (gem. B03: Alle Regionen und Gemeinden verfügen über eine Basiserschliessung) ist noch nicht überall vorhanden und wo überhaupt existent oft ungenügend (letzter Bus um 20 Uhr resp. an Wochenenden um 19 Uhr). **Begründung** Der Kanton will (auch im Rahmen der Klimapolitik) den motorisierten Individualverkehr immer mehr zu Gunsten des ÖV limitieren (z.Bsp. weniger Parkplätze bei Neubauten). Gleichzeitig soll der ÖV primär in den urbanen Zentren ausgebaut werden, weil dort die grösste Nachfrage besteht. In den Randregionen soll nur noch eine «Basiserschliessung» sichergestellt werden. Fazit: diese Ziele beissen sich. Die Landbevölkerung ist auf Individualverkehr oder/und besseren ÖV angewiesen.	geeigneten Erschliessung bestimmter Siedlungen auf. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48464	Pro Velo Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Neben der Klimakrise ist auch der Verlust der Biodiversität im Richtplan in allen relevanten Punkten abgemessen abzubilden. **Begründung** Die Biodiversität wird von Verkehrs- und Siedlungs-Vorhaben stark bedrängt und ist deswegen unbedingt mitzudenken. Der Verlust der Biodiversität ist neben der Klimaerhitzung die zentrale Herausforderung unserer Zeit.	**Bemerkung** Die Bemerkung ist grundsätzlich korrekt. Mit dem Sachplan Biodiversität besteht ein Instrument, um die Anliegen der Biodiversität und der von ihr erbrachten Ökosystemleistungen in die Raumplanung zu bringen. Der Sachplan Biodiversität ist im Kantonalen Richtplan verankert. Es braucht deshalb keine Änderung. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
49508	Service de l'aménagement du territoire du Canton de Neuchâtel DDTE	**Demande / remarque** Nous vous remercions de nous avoir consultés sur les adaptations 2022 au titre de canton voisin. Nous n'avons pas relevé de stratégies ou mesures contraires aux intérêts de notre canton. En cas de besoin, nous restons à disposition. **Justification** Cf. ci-dessus	**Évaluation** Prise de connaissance
49470	Gemeinde Sigriswil	**Antrag / Bemerkung** Richtplanfortschreibung, Massnahme C_08	**Bemerkung**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Bauabteilung, Bereich Planung	In diesem Bereich werden die Gemeinden mit mehr als 5'000 Einwohnern als energierelevante Gemeinden aufgelistet. Man sollte jedoch nicht nur die Energieverbraucher, sondern auch die Gemeinden mit wichtigen Energiequellen wie Wasserkraft, Windkraft und Wald (Holz) auflisten. Quasi eine Positiv-Liste machen zu der Negativ-Liste mit den grössten Verbrauchern. **Begründung** Energie ist nicht eine einseitige Geschichte: Auf der einen Seite steht der Verbrauch, auf der anderen die Produktion. Beide Seiten sind gleich wichtig, weil im Endeffekt ein Gleichgewicht angestrebt werden muss.	Anlagen für die Energieproduktion werden in separaten Massnahmenblättern behandelt (u.a. Energieerzeugungsanlagen von kantonaler Bedeutung in Massnahme C_18 oder kantonale Windenergieprüfräume in Massnahme C_21). **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48961	Einwohnergemeinde Fraubrunnen	**Antrag / Bemerkung** Siehe angehängtes Dokument vom 22.11.2022 **Begründung** Siehe angehängtes Dokument vom 22.11.2022	**Bemerkung** Stellungnahme wurde in E-Mitwirkung überführt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
50213	aeebern Oraganisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Solarkraft: Alpine Solaranlagen auf Freiflächen sind seit diesem Herbst möglich. Wir unterstützen den Regierungsrat das Thema proaktiv aufzunehmen und die förderlichen Rahmenbedingungen in der Raumplanung festzulegen. Wir verweisen hier auf das angehängte Arbeitspapier der GLP Bern in welchem ein entsprechender Kriterienkatalog entwickelt wird. **Begründung** -	**Bemerkung** Der Kanton trifft derzeit Vorbereitungen, um das Thema Energie im kantonalen Richtplan in den kommenden Jahren umfassend zu erneuern. Die Solarenergie wird dabei einen zentralen Aspekt bilden. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51928	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Stand unseres Wissens werden Erdwärmesonden im Schutzbereich von Grundwasser heute nicht bewilligt. Die technischen Möglichkeiten sind aber heute vorhanden, um unter entsprechenden Bedingungen auch Erdsonden in Grundwassergebieten zu errichten. Wir stellen den Schutz des Grundwassers nicht in Frage, beantragen an dieser Stelle aber, dass diese Praxis überarbeitet wird.	**Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung -	
50993	Gemeinde Grindelwald	**Antrag / Bemerkung** Streusiedlungsgebiet: Heute besteht in Gebieten ausserhalb der Bauzone eine weitreichende Rechtsungleichheit in Bezug auf den Umbau bestehender, nicht zonenkonformer Bauten. Diese resultiert insbesondere aus der nicht nachvollziehbaren Festlegung der Streusiedlungsgebiete. Ob ein Gebäude nach Art. 24c RPG oder nach Art. 39 RPV (Streusiedlungsgebiet) ausgebaut werden kann, stellt einen grossen Unterschied dar. In der Gemeinde Lauenen und Saxeten z.B. grenzt das Streusiedlungsgebiet direkt an die Bauzone. In Grindelwald, aber auch in Adelboden und weiteren Oberländer-Gemeinden, grenzt das Streusied-lungsgebiet nicht direkt an die Bauzone. Im Emmental und Jura wurden die Streusiedlungsgebiete ebenfalls direkt angrenzend an die Bauzone und flächendeckend ausgeschieden. Weshalb insbesondere im Berner Oberland nicht derselbe Massstab angewendet wird, entzieht sich unserer Kenntnis. Generell ist nicht klar, nach welchen Kriterien die Festlegung der Streusiedlungsge-biete erfolgte. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb nicht bei sämtlichen Gemeinden im Berner Oberland das Streusiedlungsgebiet direkt an die Bauzone und bis ins ständig bewohnte Gebiet ausgeschieden wurde. Selbst innerhalb der Gemeinde wirkt die Ausscheidung willkürlich. Mit der Möglichkeit, im kantonalen Richtplan sog. Streusiedlungsgebiete zu bezeichnen, hat der Bundesgesetzgeber den Kantonen einen gewissen Spielraum eröffnet, um unter Berücksichtigung von besonderen topografischen und kulturellen Gegebenheiten Gebiete mit traditioneller Streubauweise zu bezeichnen, in denen die Dauerbesiedlung im Hinblick auf die anzustrebende räumliche Entwicklung gestärkt werden soll und wo gewisse Nutzungsänderungen von bestehenden (Wohn-)Bauten von Gesetzes wegen als standortgebunden gelten. Diese Erleichterungen sind doch somit auf eine ganze Gemeinde und nicht nur auf einzelne Gemeindeteile — und dies erst noch in einem nicht nachvollziehbaren Mass — anzuwenden. Es ist absolut widersinnig, dass jemand auf 1700 m.ü.M. sein Gebäude grundsätzlich	**Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		voll ausbauen kann, weil seine Liegenschaft im Streusiedlungsgebiet liegt, jedoch jemand, dessen Gebäude sich im Talboden aber weder in der Bauzone noch im Streusiedlungsgebiet befindet, beim Aus- und Umbau nach Art. 24c RPG stark eingeschränkt wird. Diese Rechtsungleichheit ist rechtlich nicht haltbar und selbst behördenintern nicht nachvollziehbar. Die Gemeinde Grindelwald fordert, dass diese Rechtsungleichheit beseitigt wird. Das Streusiedlungsgebiet in Grindelwald ist vom ständig bewohnten Gebiet bis direkt an die Bauzone auszuscheiden, oder aber es haben dieselben Spielregeln zu gelten wie im Streusiedlungsgebiet. Diese Forderung wurde bereits bei der Richtplananpassung 2020 gestellt. Weshalb die Forderung nun bei der vorliegenden Anpassung nicht berücksichtigt wurde, führt einmal mehr zu grossem Erstaunen und Unverständnis. **Begründung** -	
49282	Einwohnergemeinde Auswil	**Antrag / Bemerkung** Umsetzung der im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung des Vereins IG Ländlicher Raum am 28. Oktober 2022 an die Direktion für Inneres und Justiz, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Nydeggasse 11/13, 3011 Bern gerichteten Anträge zu den Massnahmeblättern: A_01, A_06, B_01, C_21, FE_06, E_07, E_08, E_14 . Aufforderung zur Berücksichtigung von Ansprüchen ländlicher Gemeinden in Bezug auf Entwicklungsmöglichkeiten gemäss der formulierten "Stellungnahme zu den Anpassungen im Bereich Mobilität und Verkehr" des Vereins IG Ländlicher Raum. **Begründung** Siehe die im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung vom Verein IG Ländlicher Raum am 28. Oktober 2022 an die Direktion für Inneres und Justiz, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Nydeggasse 11/13, 3011 Bern gerichteten Anträge zu den Massnahmeblättern: A_01, A_06, B_01, C_21, FE_06, E_07, E_08, E_14 als auch deren generelle "Stellungnahme zu den Anpassungen im Bereich Mobilität und Verkehr".	**Bemerkung** Ein entsprechender Vermerk wurde vorgenommen. **Beurteilung** berücksichtigt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
49444	Berner KMU 3400 Burgdorf	**Antrag / Bemerkung** Unsere Stellungnahme im PDF beigefügt. **Begründung** Unsere Stellungnahme im PDF beigefügt.	**Bemerkung** Die Stellungnahme wurde in die E-Mitwirkung überführt. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48627	Amt für Raumentwicklung Kanton Nidwalden	**Antrag / Bemerkung** Verzicht auf Anträge. **Begründung** Der Kanton Nidwalden dankt für die Einladung und Möglichkeit zur Mitwirkung. Er nimmt die Richtplananpassungen zur Kenntnis. Gerne teilen wir Ihnen mit, dass wir keine unmittelbare Betroffenheit für den Kanton Nidwalden erkennen.	**Bemerkung** - **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
51032	Gemeinde Wimmis	**Antrag / Bemerkung** Viele Änderungen können ohne grosse Kommentare aufgenommen werden. Trotzdem gibt es aber auch viele Änderungen, welche für die Bevölkerung und die Wirtschaft starke Auswirkungen haben, weshalb noch zahlreiche Korrekturen nötig sind. Mit besonderem Nachdruck wird verlangt, dass die Gemeindeautonomie bei raumplanerischen Anliegen nicht eingeschränkt wird. Die Raumplanung bedarf lokales Wissen und Kenntnisse, welche auf kantonaler Stufe zu wenig vorhanden sind und deshalb in den Regionen konsultiert werden muss. Es macht deshalb keinen Sinn den kantonalen Richtplan mit Details aufzublasen, welche die Gemeinden und Regionen zu stark einschränken und zu fest regulieren. Die Änderungen und Formulierungen zeigen eindrücklich auf, wie politischer Wille auf der Umsetzungsebene ausgearbeitet wird und wie gross der Einfluss der Verwaltung dabei ist. Es ist deshalb essentiell, dass die Anliegen aus der Mitwirkung aufgenommen und berücksichtigt werden. Im Weiteren unterstützt die Gemeinde Wimmis die Eingaben von der Interessengemeinschaft	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Ländlicher Raum und der SVP Kanton Bern. Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. **Begründung** -	
50079	Gemeinderat Interlaken	**Antrag / Bemerkung** Wir bitten Sie, unter Massnahme C_04, ESP-D 28 "Interlaken-Ost" die angestrebte Nutzungsdurchmischung inkl. Wohnnutzungen aufzuführen. **Begründung** Auf dem Areal der Schiffbetriebe Ost soll ein qualifiziertes Verfahren im ESP Interlaken Ost gestartet werden. Dazu wurde eine Planungsvereinbarung abgeschlossen. Das Areal ist teilweise in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung (ESP-D) Nr. 28 einbezogen. Wohnnutzungen sind in diesem ESP-D nicht explizit aufgeführt. Für die Festlegung eines zusätzlichen Wohnanteils und zur konkreten Lokalisierung der Wohnnutzung im ESP-Standort werden gewisse Anforderung gestellt, welche im Rahmen der weiteren Projektentwicklungsphase zu erörtern sein werden (räumliche Analyse des gesamten ESPs). Dennoch kann bereits vorgemerkt werden, dass an diesem Standort eine Nutzungsdurchmischung angestrebt wird. In der Planungsvereinbarung wurde diese Ausgangslage aufgegriffen.	**Bemerkung** Das Massnahmenblatt C_04 wurde im Rahmen dieser Richtplananpassungen nicht verändert und ist somit nicht Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung. Das Anliegen wird im Rahmen des ESP-Controllings 2024-2028 geprüft. Gestützt darauf erfolgt gegebenenfalls eine entsprechende Anpassung im Rahmen des Richtplancontrollings. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
48623	Gemeinde Gampelen	**Antrag / Bemerkung** Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, sich zur Mitwirkung «Richtplananpassungen 2022» äussern zu dürfen. Wir begrüssen den Aktualisierungen und Anpassungen. Zur Entwicklung des Sachbereichs «Landschaft» wird der Richtplan mit dem bestehenden Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK 2020) verknüpft. Das KLEK ist das Resultat einer Zusammenarbeit mit den Partnern der Raumordnungspolitik inner- und ausserhalb der Verwaltung (insbesondere private Büros für Landschaft, Natur). Wir stellen fest, dass die Gemeinden (kommunale Planungsbehörde) als direkt oder indirekt Beteiligte und vor allem als Betroffene bei	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		der Festsetzung der Ziele kaum einbezogen werden. **Begründung** Einerseits bildet der Richtplan für die Gemeinden den Orientierungsrahmen, der die wichtigsten Interessen des Kantons im Bereich der Raumordnung aufzeigt. Andererseits bindet der Richtplan die Behörden in ihrem planerischen Ermessen. Im Hinblick auf die Umsetzung der Wirkungsziele Landschaft (Handlungsspielräume, Interessenabwägung zwischen den Interessen von Natur und Landschaft) muss die Abstimmung zwischen Kanton, den Regionen und Gemeinden frühzeitig sichergestellt werden um eine optimale Koordination zu gewährleisten Wir danken Ihnen, wenn Sie unsere Stellungnahme bei der Weiterbehandlung des Geschäfts berücksichtigen können.	
51017	Gemeinde Wimmis	**Antrag / Bemerkung** Wir ersuchen den Kanton einmal mehr, die Nutzungsmöglichkeiten für bestehendes Bauvolumen in der Landwirtschaftszone auszuweiten. Eine vollständige Nutzung solcher Gebäude zu Wohn- oder Gewerbezwecken muss das Ziel sein. Das liegt im Interesse einer möglichst effizienten Bodennutzung und im Interesse einer dauernden Besiedelung auch abgelegener Gebiete. Um grosse Erschliessungs- und Infrastrukturkosten bei solchen Nutzungen zu vermeiden, kann ein Vetorecht der Gemeinden geprüft werden bzw. die Kosten können wie bereits heute üblich, dem Grundeigenturner übertragen werden. **Begründung** -	**Bemerkung** Das Bauen ausserhalb der Bauzonen wird in den Zielen A41 und A42 thematisiert. Weitergehende Zugeständnisse kann der Kanton aufgrund des übergeordneten Bundesrechts nicht machen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
48616	Gemeinde Krattigen	**Antrag / Bemerkung** Wir nehmen zur Kenntnis, dass im kantonalen Richtplan aufgezeigt wird, wie die Raumentwicklung auf den Klimawandel reagieren kann und dass Richtplaninhalte im Bereich der Mobilität aktualisiert werden. Wir nehmen weiter zur Kenntnis, dass das Massnahmenblatt B_10 ohne inhaltliche Anpassungen oder Änderungen neu als Massnahmenblatt B_01 ausgewiesen wird.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Begründung keine	
50206	aeebern Oraganisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz 3001 Bern	**Antrag / Bemerkung** Wir sehen grosses Potenzial in der weiteren Nutzung von landwirtschaftlicher Biomasse. Weil aber die Anwendung des Kriteriums «wirtschaftliche Unterordnung» im Kanton Bern für landwirtschaftliche Biomasseanlagen sehr einschneidend ist, werden Projekte kaum realisiert und bestehende Anlagen können ihre Vergärkapazitäten nur schwer erweitern. **Begründung** In keinem anderen Kanton wird das Wirtschaftlichkeitskriterium zur Beurteilung der Zonenkonformität beigezogen. Entsprechende Gespräche zwischen Behörden- und Branchenvertretern hatten bereits stattgefunden. Auch die politische Legitimation ist gegeben durch die Motion 2019.RRGR.185 „Vorwärtsmachen mit bäuerlichem Biogas und Holzenergieanlagen!“. Eine Motion, welche mit eindeutigem Mehr durch den Grossen Rat verabschiedet wurde.	**Bemerkung** Der Kanton trifft derzeit Vorbereitungen, um das Thema Energie im kantonalen Richtplan in den kommenden Jahren umfassend zu erneuern. Inwiefern die Biomasse Gegenstand im Richtplan sein wird, ist derzeit noch offen. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
50072	Gemeinde Linden	**Antrag / Bemerkung** Wir sind nicht prinzipiell gegen die Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen. Wir benötigen jedoch dringend bessere Nutzungs- und Ausbaumöglichkeiten von nicht mehr genutzten landwirtschaftlichen Gebäuden. **Begründung** Hier wäre noch sehr viel Potential vorhanden, das nicht genutzt werden kann.	**Bemerkung** Das Bauen ausserhalb der Bauzonen wird in den Zielen A41 und A42 thematisiert. Es unterliegt dem Bundesrecht. Der Kanton hat keine Kompetenzen, hierzu weitergehende Zugeständnisse zu machen. **Beurteilung** nicht berücksichtigt
51927	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Wir stellen fest, dass der Untergrund bis jetzt fast nicht in die Raumplanung integriert wird, obwohl immer mehr Ansprüche an den Untergrund gestellt werden für Energie, Speicherung, Transport, etc. Wir ermutigen den Kanton Bern, sich dieser Thematik anzunehmen. **Begründung** -	**Bemerkung** Der Kanton befasste sich im Rahmen der Vernehmlassung des Bundes zur "Strategie Untergrund Schweiz" mit der Thematik und plädierte für eine künftig starke Rolle der Raumplanung. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
51925	GLP Kanton Bern	**Antrag / Bemerkung** Wir teilen die «Hauptziele für die Raumentwicklung im Kanton Bern» (Ziele A-F), welche im Richtplan definiert sind. Es fehlen jedoch Zielsetzungen und ausreichende Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens. Wir schlagen entsprechend vor, folgendes neues Unterziel zu ergänzen: "Der Kanton leitet Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens ein. Massnahmen in den Bereichen Mobilitymanagement, Langsamverkehr, Raumplanung, ÖV, Shared Mobility und Anreize (Mobility Pricing) sind zu verfolgen." **Begründung** Gerade im Hinblick auf die Klimaziele ist es wichtig, dass der Kanton auch Anreize zur Reduktion des Verkehrsaufkommens schafft und damit einen nachhaltigen Beitrag zur Schonung der Ressourcen leistet.	**Bemerkung** In der GMS 2022 ist dieser Auftrag bereits formuliert und wird entsprechend vom Kanton in Angriff genommen. Die thematischen Hauptziele für die Raumentwicklung werden jeweils im Rahmen von Gesamtüberarbeitungen des kantonalen Richtplans überprüft. Eine entsprechende Anpassung kann im Rahmen der nächsten Gesamtüberarbeitung geprüft werden. **Beurteilung** nicht Gegenstand der Anpassung
47432	Gemeinde Sigriswil Bauabteilung, Bereich Planung	**Antrag / Bemerkung** Zentralisierung versus Dezentralität Der Richtplan soll auch regionales resp. lokales Leben und Arbeiten ermöglichen. Deshalb sind für den ganzen Kanton geltende Kriterien so zu gestalten, dass nicht nur die Bedürfnisse der urbanen Gebiete abgedeckt werden. **Begründung** Der Richtplan des Kantons ist darauf ausgerichtet, dass die Zentren gestärkt werden und dass neue Siedlungen sowie neue, grosse und verkehrsintensive Arbeitsstandorte ausschliesslich in diesen entstehen sollen. Der Fokus des Richtplans liegt folglich auf den urbanen Zentren und Hauptverkehrsachsen. Diese Fokussierung ist unbestritten und richtig. Allerdings werden die Besonderheiten und Bedürfnisse der ländlichen Gebiete - die in vielen Punkten komplett anders sind - im Richtplan ungenügend berücksichtigt.	**Bemerkung** Gemäss dem Raumkonzept des Kantons Bern gehört es zu den Zielen des Kantons, u.a. auch die Hügel- und Berggebiete als attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum zu erhalten. Hierzu gehört es auch, den Bestand an Bevölkerung und Arbeitsplätzen zu halten. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen
47226	Köniz	**Antrag / Bemerkung** Zielsetzungen und konkrete Massnahmen zur Verbesserung der ortsbaulichen Situation und der verträglicheren	**Bemerkung** Die Anliegen werden in die weiteren Überlegungen zur Weiterentwicklung der verschiedenen Vorhaben einbezogen.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Abwicklung der Verkehrsströme im Wangental. **Begründung** Die Anpassungen im Bereich Mobilität und Verkehr haben grosse Auswirkungen auf das Könizer Wangental. Neu als Vororientierung festgelegt wird in den Massnahmen die Erstellung eines dritten Gleises zwischen Bümpliz Süd und Flamatt sowie eine Gleis-Abstellanlage für künftig wegfallende Abstellgleise für Personenzüge des Fern- und Regionalverkehrs im Raum Bern. Die Gemeinde Köniz möchte an dieser Stelle nochmals darauf hinweisen, dass die geplanten Verkehrsinfrastruktur-Massnahmen zu einer Verschlechterung der ortsbaulichen Situation im Wangental führen. In einem Tal, welches heute bereits durch 4 Spuren der Nationalstrasse, 2 Bahngeleisen und einer Kantonsstrasse belastet wird, wo sich aber auch täglich knapp 10'000 Raumnutzer:innen bewegen (Tendenz aufgrund aktueller und geplanter Entwicklungsgebieten steigend). Die Gemeinde versteht das Bedürfnis für betriebliche Infrastrukturen und den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, fordert aber im gleichen Zug Zielsetzungen und konkrete Massnahmen, welche die zusätzliche Belastung verträglicher machen. Im Falle der Abstellanlage ist aufzuzeigen, inwiefern Alternativ-Standorte geprüft wurden und welche Massnahmen ergriffen werden, um eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach Innen auch im Wangental, insbesondere Niederwangen (aber auch Oberwangen) - Stichwort Überdeckung Autobahn/Eisenbahn - zu ermöglichen.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
48647	Region Oberaargau Geschäftsstelle 4900 Langenthal	**Antrag / Bemerkung** Zu Punkte und Änderungen, zu welchen wir seitens Region Oberaargau (ROA) nichts anmerken, werden von uns begrüsst oder zur Kenntnis genommen. **Begründung** Reduktion des Umfangs unserer Eingabe.	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen
49376	Verein Spurwechsel Bern 3011 Bern	**Antrag / Bemerkung** Zur Kenntnisnahme: Die vorliegende Stellungnahme unseres Vereins basiert weitgehend auf der Stellungnahme des VCS Bern, beschränkt sich aber aus statutarischen Gründen auf	**Beurteilung** zur Kenntnis genommen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		die Elemente, die den Vereinszweck betreffen (namentlich sind dies die Autobahnen rund um Bern und ihre Auswirkungen). Daraus ist keine Billigung anderer Elemente der Richtplanüberarbeitung, insbesondere der weiteren Autobahn-Ausbauprojekte abzuleiten. Die Begründungen wurden mit Fokus auf den Grossraum Bern teilweise angepasst. Es wurde deshalb darauf verzichtet, sich der Stellungnahme des VCS in den entsprechenden Punkten anzuschliessen. **Begründung** -	
50071	Gemeinde Linden	**Antrag / Bemerkung** Zusammenfassend interpretieren wir die Stossrichtung des vorliegenden Richtplanes als Mittel zum Zweck, mit weiteren Massnahmen zur Landschaftsentwicklung im Alpenraum (KLEK) die Entwicklung der Landgemeinden noch mehr einzuschränken. Die Stärkung des ländlichen Raumes darf nicht aus den Prioritäten gestrichen werden! Wird dies ausser Acht gelassen, ist ein Aussterben von Randgemeinden die unweigerliche Folge. **Begründung** -	**Bemerkung** Gemäss dem Raumkonzept des Kantons Bern gehört es zu den Zielen des Kantons, die Hügel- und Berggebiete als attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum zu erhalten. Hierzu gehört es auch, den Bestand an Bevölkerung und Arbeitsplätzen zu halten. **Beurteilung** zur Kenntnis genommen