



Richtplananpassungen 24 - Stand 14.08.24, Version für die öffentliche Mitwirkung und Vernehmlassung sowie Vorprüfung durch den Bund

Art der Anpassung	Nr.	Federführung	Titel Massnahme
A	A_05	AGR	Baulandbedarf Arbeiten bestimmen
A*	B_05	AÖV	Im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr Prioritäten setzen
A	B_07	TBA	Kantonsstrassennetz weiterentwickeln
A	B_09	TBA	Velorouten mit kantonaler Netzfunktion
A*	C_04	AGR	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) realisieren
A*	C_08	AUE	Ortsplanung und Energieversorgung abstimmen
A*	C_14	AGR	Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf
A*	C_15	AWA	Abfallentsorgungsanlagen von kantonalen Bedeutung (Sachplan Abfall)
A*	C_18	AUE	Energieerzeugungsanlagen von kantonalen Bedeutung
A*	C_21	AUE	Anlagen zur Windenergieproduktion fördern
A	C_25	AGG	Räumliche Voraussetzungen für die Umsetzung der Justizvollzugsstrategie 2017 – 2032 schaffen
A	C_27	AWA	Öffentliche Abwasserentsorgung sichern
Neu*	C_28	AGR	Nutzung der Solarenergie fördern
A*	D_03	AGR	Naturgefahren in der Ortsplanung berücksichtigen
A*	D_08	AGR	Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende schaffen
A	E_06	AGR	Aufbau und Betrieb von Parks von nationaler Bedeutung nach NHG
A	E_11	AWN	Gemischtwirtschaftlich genutzte Gebiete gezielt weiterentwickeln
A*	R_10	AÖV	Grimsel-Tunnel
Neu*	R_14	TBA	Gewässerrichtplan Sense

* Erläuterungen vorhanden

Baulandbedarf Arbeiten bestimmen

Zielsetzung

Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist der Bodenverbrauch zu stabilisieren und die Baulandentwicklung an die geeigneten Standorte zu lenken. Dazu werden klare, auf Ziele des Raumkonzepts Kanton Bern (haushälterische Nutzung des Bodens, Zentralitätsstruktur, Erschliessungsqualität, wirtschaftliche Entwicklung) abgestimmte Kriterien bezüglich der Bezeichnung von Arbeitszonen festgelegt. Eine Arbeitszonenbewirtschaftung schafft eine Übersicht über die verfügbaren Flächen für die Arbeitsnutzung und optimiert die übergeordnete, regionale Nutzung der Arbeitszonen.

Hauptziele: A Den Boden haushälterisch nutzen und die Siedlungsentwicklung konzentrieren
C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

Beteiligte Stellen		Realisierung		Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR / AWI	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2026	Festsetzung
Regionen	Alle Regionen	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2027 - 2030	
Gemeinden	Alle Gemeinden	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
Federführung: AGR / AWI				

Massnahme

Die Entwicklung der Arbeitszonen wird schwerpunktmässig auf die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP), strategischen Arbeitszonen (SAZ) und auf die regionalen Arbeitsschwerpunkte gemäss den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) gelenkt. Dort soll genügend Raum für die An- und Umsiedlung von Betrieben zur Verfügung stehen. Ausserhalb dieser Standorte ist die Grösse der Arbeitszonen primär auf den lokalen Bedarf und die Bedürfnisse der bereits ansässigen Betriebe auszurichten. Mit einer Arbeitszonenbewirtschaftung wird eine Übersicht über die verfügbaren Flächen für die Arbeitsnutzung geschaffen und werden auf überkommunaler Ebene die Verteilung der Arbeitszonen und die Zusammenarbeit der Gemeinden in diesem Bereich gefördert. Die Kriterien zur Standortermittlung von Arbeitszonen von regionalem und lokalem Charakter sind bei Nutzungsplanungen der Gemeinden zu berücksichtigen (siehe Rückseite).

Vorgehen

- Die Gemeinden begründen ihre Ein- und Umzonungen gestützt auf die Kriterien zur Standortbestimmung und Dimensionierung der Arbeitszonen von regionalem und lokalem Charakter (s. Rückseite).
- Das AGR überprüft im Rahmen des Richtplan-Controllings die verwendeten Kriterien und Kenngrössen.
- Gemäss den Vorgaben des Bundes (Art. 30a Abs. 2 RPV) schafft der Kanton (AGR: raumplanerische Aspekte, AWI: wirtschaftliche Aspekte) unter Einbezug der Regionen eine Grundlage, um eine Übersicht über die verfügbaren Flächen für die Arbeitsnutzung zu erhalten und die Nutzung der bestehenden Arbeitszonen zu optimieren (Arbeitszonenbewirtschaftung).
- Der Kanton überprüft die Anwendung der Arbeitszonenbewirtschaftung und stellt eine überregionale Koordination sicher.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Baulandbedarf Wohnen bestimmen (Massnahme A_01)
- Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) realisieren (Massnahme C_04)
- Kantonale Top-Entwicklungsstandorte der Hauptstadtregion Schweiz

Grundlagen

- Statistik der Unternehmerstruktur (STATENT)
- Nutzungsreserven Arbeiten
- Genehmigte Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK)
- Art. 15 RPG, Art. 30a Abs. 2 RPV, Art. 8a, 8b, 74 und Art. 126a – 126d BauG, Art. 11a – 11g BauV

Hinweise zum Controlling

- Übersichtszonenplan
- Arbeitszonenbewirtschaftung
- Raumbeobachtung Bodenverbrauch, Erschliessungsqualität beim ÖV

Voraussetzungen für Arbeitszonen

Vorgehen

Bei einer Nachschreibung und Aktualisierung des 15-jährigen Baulandbedarfs Arbeiten wird folgendes Vorgehen angewendet:

- Arbeitsplatzschwerpunkte von kantonalem Interesse werden vom Kanton bezeichnet und werden nicht dem kommunalen Bedarf angerechnet (Massnahmenblatt C_04):
 - Entwicklungsschwerpunkte Dienstleistung (ESP-D)
 - Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP-A)
 - Strategische Arbeitszonen (~~diese werden nicht dem kommunalen Bedarf angerechnet~~)
- Die Neu-Aufnahme von ESP Standorten oder SAZ in den kantonalen Richtplan setzt voraus, dass das Gebiet bereits über eine genügende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verfügt oder dieses mit vertretbarem Aufwand durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden kann.
- Grössere, zusammenhängende regionale Arbeitsplatzschwerpunkte können bezeichnet werden, wenn sie sich auf ein vom Kanton genehmigtes regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) abstützen.
- Die Bemessung des 15-jährigen Baulandbedarfs Arbeiten – Regelbedarf einer Gemeinde – richtet sich nach der lokalen Entwicklung. Für Arbeitsplatzschwerpunkte von kantonalem Interesse oder regionale Arbeitsplatzschwerpunkte kann davon abgewichen werden.
- ~~Bei den einzelnen Einzonungs- und Umzonungsbegehren der Gemeinden wird geprüft, ob die neuen Zonen ausreichend mit dem ÖV erschlossen sind (Einzonungen von Kulturland im Sinn der Baugesetzgebung: gemäss Bauverordnung; Einzonungen von Nichtkulturland sowie Umzonungen: bis 1 ha keine EGK, über 1 ha EGK D/E⁺) und die üblichen Kriterien zur Zonenausscheidung eingehalten werden.~~
- Bei den einzelnen Einzonungs- und Umzonungsbegehren der Gemeinden wird geprüft, ob sie ausreichend mit dem ÖV erschlossen sind und ob die üblichen weiteren Kriterien zur Zonenausscheidung eingehalten werden.

Eine ausreichende ÖV-Erschliessung bedeutet:

- für Einzonungen von Kulturland im Sinne der Baugesetzgebung gelten die Anforderungen gemäss Bauverordnung;

- für Einzonungen von Nichtkulturland und Umzonungen gilt:

- a) bis 1 ha: keine EGK,
- b) grösser als 1 ha ohne erhebliches Verkehrsaufkommen: EGK F,
- c) grösser als 1 ha mit erheblichem Verkehrsaufkommen: EGK E.

Von diesen Anforderungen kann abgewichen werden für

- die massvolle Erweiterung eines bestehenden Betriebs oder für
- ein ausserhalb des Einzugsgebiets des öffentlichen Verkehrs standortgebundenes, störendes Vorhaben ausserhalb des Einzugsgebiets des öffentlichen Verkehrs.

- Bei Neueinzonungen für Arbeitszonen ist im Rahmen der Berichterstattung nach Art. 47 RPV darzulegen, dass der Boden haushälterisch genutzt wird und der Bedarf nachgewiesen ist. Dazu gehören eine flächensparende Anordnung der Bauten und Anlagen (inkl. Erschliessung und Parkierung) und eine möglichst hohe bauliche Dichte.
- Die Neueinzonungen von Arbeitszonen erfolgen im Rahmen der Arbeitszonenbewirtschaftung.

⁺Die genauen Anforderungen an die Erschliessungsgütoklasse hängen von der Arbeitsplatzdichte, von der bestehenden Erschliessungsgüte und vom Nutzungsprofil der betroffenen Gebiete ab.

Im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr Prioritäten setzen

Zielsetzung

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 sorgt in Zusammenarbeit mit seinen Partnern dafür, dass sowohl die nötigen finanziellen Mittel wie auch die notwendigen Infrastrukturen bereitgestellt werden können.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR AÖV TBA
Bund	Bundesamt für Verkehr
Regionen	Regionalkonferenzen
Gemeinden	Alle Gemeinden
Dritte	Regionale Verkehrskonferenzen RVK Transportunternehmungen

Federführung: AÖV

Realisierung

- | | |
|--|---------------|
| <input type="checkbox"/> Kurzfristig | bis 2026 |
| <input type="checkbox"/> Mittelfristig | 2027 bis 2030 |
| <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe | |

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Festsetzung

Massnahme

Der Kanton setzt zur Bewältigung des Regional- und Ortsverkehrs klare Prioritäten für die Infrastruktur (vgl. Rückseite) und sorgt für deren Umsetzung. Die kurz- und langfristigen Raumansprüche der Infrastrukturen für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr werden im Richtplan offengelegt und frühzeitig mit den übrigen raumwirksamen Interessen abgestimmt. Gegenüber dem Bund setzt sich der Kanton für eine (Mit-) Finanzierung der priorisierten ÖV-Infrastrukturen ein.

Vorgehen

- Anpassungen der Infrastruktur: räumliche und zeitliche Prioritäten setzen, räumliche Abstimmung der kurz- und langfristigen Raumansprüche aufzeigen und die raumplanerische Interessenabwägung vornehmen
- Umsetzen der STEP Ausbauschritte und der Agglomerationsprogramme in Abstimmung mit dem Bund.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Der regionale Schienenverkehr wird häufig auf dem gleichen Schienennetz abgewickelt wie der nationale/internationale Verkehr. In der Region Bern und am Jurasüdfuss bestehen Kapazitätsengpässe. Es besteht die Gefahr, dass der Regionalverkehr durch den übergeordneten nationalen/internationalen Personen- und Güterverkehr verdrängt und die Qualität des Regionalverkehrs (Taktichte, Fahrplanstabilität) beeinträchtigt wird. Nationale Intercity- und Schnellzugverbindungen werden zwar immer schneller, der öffentliche Personentransport in den Agglomerationen und Regionen aber langsamer. Dies kann entgegen der Zielsetzung zu einer Veränderung des Modal Split zuungunsten des öffentlichen Verkehrs führen.

Grundlagen

- Agglomerationsprogramme und Synthesebericht 2007
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) mit den Agglomerationsprogrammen 2. Generation
- Kantonaler Synthesebericht zu RGSK und Agglomerationsprogramme 2. Generation 2012
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) 2. Generation mit den Agglomerationsprogrammen 3. Generation
- Kantonaler Synthesebericht zu RGSK 2. Generation und Agglomerationsprogramme 3. Generation 2016
- Kantonales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018 – 2021
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) 2021 und Agglomerationsprogramme 4. Generation
- Kantonaler Synthesebericht zu RGSK 2021 und Agglomerationsprogrammen 4. Generation 2021
- Kantonales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022 – 2025
- Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)
- Strategische Entwicklungsprogramme (STEP) Bahn des Bundes

Hinweise zum Controlling

Vollzug Prioritätensetzung

Prioritäten im öffentlichen Regionalverkehr / S-Bahn

Die nachfolgenden Infrastrukturen des Regional- und S-Bahnverkehrs sind Vorhaben in Bundeskompetenz.

Koordinationsstand

Bern Mittelland

<ul style="list-style-type: none"> – Bern West, Leistungssteigerung (Ausbau Westkopf, Abstellanlagen Aebimatte, Entflechtung Holligen) Niveaufreies Entflechtungsbauwerk Holligen der Strecken zwischen Bern-Lausanne-Neuenburg-Schwarzenburg. Abstellanlage Aebimatt für Nachtabstellungen Fern- und Regionalverkehr. Ausbau Westkopf Bahnhof Bern mit Verlängerung Perron 6 und Anpassungen Villette. Neubau BLS Haltestelle "Europaplatz Nord" (Aussen-/Mittelperron) mit westlichem Zugang Strassenunterführung Stöckacker und Anschluss an Personenunterführung Europaplatz, Rückbau Haltestelle Stöckacker, Neubau Fuss- und Veloverkehrspasserelle Steigerhubel 	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> – Seitliche Erweiterung Bahnhof Bern (Normalspur) Die seitliche Erweiterung schafft zusätzliche Perronkapazitäten und ist ein zentrales Element für weitere Angebotsausbauten im Fern- und Regionalverkehr im Grossraum Bern. 	Zwischenergebnis
<ul style="list-style-type: none"> – Doppelspur Vidmarhallen - Liebefeld – Köniz Vervollständigung zur durchgehenden Doppelspur 	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> – Doppelspur Fischermätteli – Vidmarhallen Vervollständigung zur durchgehenden Doppelspur 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> – Durchgehende Doppelspur Bern – Belp Schrittweiser Ausbau zur Doppelspur: Verschiedene Abschnitte (z.B. Wabern - Kehrsatz Nord) sind realisiert, weitere in Planung (Frischingweg-Weissenbühl und Kehrsatz-Falkenhaus). 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> – Bern Weyermannshaus – Bümpliz Süd: Drittes Gleis Ausbau der Strecke Bern Weyermannshaus - Bümpliz Süd mit einer zusätzlichen Gleisachse zur Bereitstellung der notwendigen Kapazität bei entsprechenden Angebotsausbauten. 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> – Perronverlängerung Fraubrunnen RBS Ausbau Perrons für 180 m lange Züge 	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> – Bern – Wylerfeld inkl. Lorraineviadukt: Ausbau auf 6 Gleisachsen inkl. weiterer Entflechtungen in Bern Wylerfeld Leistungssteigerung der östlichen Zufahrt in den Bahnhof Bern. 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> – Entflechtung Wankdorf Süd – Ostermundigen Schaffung einer durchgehenden Vierspur Wankdorf Süd – Ostermundigen zur Behebung von Trassenkonflikten Personen-/Güterverkehr im östlichen Zulauf zum Knoten Bern. Der Ausbau umfasst auch eine doppelspurige Entflechtung zwischen Wankdorf Süd und Ostermundigen sowie Ausbauten im Bahnhof Ostermundigen (Bahnzugang / Behindertengleichstellungsgesetz). Es besteht in der Umsetzung eine zwingende Schnittstelle zum ÖV Knotenpunkt Ostermundigen im Rahmen des Vorhabens Tram Bern-Ostermundigen (TBO). 	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> – Wankdorf Löchligut – Rütli: Ausbau auf 6 Streckengleise Ausbau des Abschnittes Löchligut-Rütli auf 6 Streckengleise (Anschluss an das Projekt "Viertes Gleis Wankdorf Nord - Löchliguet" und angepasste Anbindung an das Projekt "Entflechtung Wandkdorf Süd - Ostermundigen"). In Richtung Zollikofen Abhängigkeit zum Projekt Rütli- Zollikofen, Ausbau auf 4 Streckengleise (gemeinsame Umsetzung) 	Vororientierung <u>Zwischenergebnis</u>
<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau Station Wankdorf Nord auf 4 Gleise Viertes Gleis Wankdorf Nord – Löchligut: Kapazitätserweiterung durch Trennung des Fernverkehrs vom S-Bahnverkehr sowie zusätzliche Perronkante im Bahnhof Wankdorf Nord. 	Vororientierung <u>Zwischenergebnis</u>

<ul style="list-style-type: none"> - Wendegleis Münsingen mit Bahnzugang und neuer Perronkante Münsingen West Schaffung eines neuen Wende- und Abstellgleises inkl. Anpassungen zur Erfüllung BehiG, neuem Aussenperron und neuem südlichem Zugang über eine Personenunterführung inkl. Veloquerung 	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> - Rütli – Zollikofen: Ausbau auf 4 Streckengleise mit Entflechtungsbauwerk in Zollikofen Entflechtung Zollikofen: Niveaufreie Entflechtung zwischen Personen- und Güterverkehr zur Vermeidung von Abkreuzungskonflikten zwischen der Stammlinie und der neuen Verbindungslinie Wankdorf Süd – Löchligut. 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> - Entflechtung Gümligen Süd Zur Entflechtung der Verkehrsströme Bern – Thun und Bern – Luzern ist südlich des Bahnhofs Gümligen eine niveaufreie Entflechtung (Tunnel) vorgesehen. 	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> - Ostermundigen – Thun: 3. / 4. Gleis bis Thun inkl. zweites Entflechtungsbauwerk in Gümligen Süd und Entflechtungsbauwerk Thun Nord Das mit dem Vorhaben "Entflechtung Gümligen Süd" realisierte Entflechtungsbauwerk wird bei einem Streckenausbau Gümligen-Münsingen-Thun ausgebaut (zweites Entflechtungsbauwerk). 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> - Bern Bümpliz Süd – Flamatt: 3. Gleis Ausbau der Strecke Bümpliz Süd - Flamatt mit einer zusätzlichen Gleisachse zur Bereitstellung der notwendigen Kapazität bei entsprechenden Angebotsausbauten. 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> - Wendegleis Brünen Zusätzliches drittes Gleis zur Verbesserung des S-Bahnangebots im Knoten Bern 	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> - S-Bahn-Station Kleinwabern Neue S-Bahnhaltestelle Kleinwabern zwischen den bestehenden Haltestellen Wabern und Kehrsatz Nord zur Gewährleistung der Verbindung zwischen S-Bahn und Tramlinienverlängerung Kleinwabern (Schnittstelle zum ÖV-Knoten Kleinwabern). 	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Bahnhof Jegenstorf Ausbau Perronanlage für 180 m lange Züge 	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> - Doppelspur Jegenstorf – Jegenstorf Nord Schliessung Doppelspurlücke (optional neuer Bahnhofstandort) 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> - Doppelspur Deisswil – Bolligen Doppelspurausbau inkl. Erhöhung Streckengeschwindigkeit 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Bahnhof Deisswil Bau eines zweiten Gleises inkl. Aussenperron für Taktverdichtung Deisswil-Bern 	Zwischenergebnis
<ul style="list-style-type: none"> - Doppelspur Boll-Utzigen – Stettlen (inkl. Verlegung Bahnhof Stettlen) Doppelspurausbau inkl. Erhöhung Streckengeschwindigkeit und möglicher Verlegung des Bahnhofs Stettlen 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> - Bern – Thun und Bern – Fribourg: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m Ausbau Perrons für bis zu 300 m lange Züge 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> - Bern Ost (Aaretal) – Baudienstzentrum Standortfestlegung für ein neues Baudienstzentrum im Osten Bern (Ersatz bestehendes Baudienstzentrum Wylerfeld) 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> - RBS-Wendegleis Zollikofen Wendegleis für Taktverdichtung Zollikofen-Bern 	Vororientierung

<ul style="list-style-type: none"> - Worb SBB: Ausbau Kreuzungsstation Ausbau Worb SBB zur Kreuzungsstation parallel zum Umbau des Bahnhofes gemäss Anforderungen BehiG. 	Festsetzung
<hr/> <p><u>- Doppelspur Bachtelen – Worb SBB</u> <u>Vororientierung</u></p> <p><u>Verlängerung der bestehenden Doppelspur bis Worb SBB.</u></p> <hr/>	
<ul style="list-style-type: none"> - Thörishaus Station - Niederwangen: Überholgleis Überholgleis für Überholungen gemäss Angebotskonzept AK35 	Zwischenergebnis
<ul style="list-style-type: none"> - Abstellanlage Wangental Ausbau und Ersatz für künftig wegfallende Abstellgleise für Personenzüge des Fern- und Regionalverkehrs im Raum Bern. 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> - Umbau Bahnhof Thurnen inkl. Kreuzungsstelle Thurnen Süd Bau einer BehiG-konformen Perronkante und einer Kreuzungsstelle ausserhalb des Perronbereiches mit zusätzlicher Gleisanlage für den Bau- und Unterhalt. 	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> - Doppelspur Fraubrunnen - Büren zum Hof Schliessung der Doppelspurlücken zwischen Fraubrunnen und Büren zum Hof. 	Vororientierung
<hr/> <p>Thun-Oberland West</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Neue Haltestelle Thun Nord Bau einer neuen Haltestelle mit zwei oder drei Perronkanten zur Erschliessung des ESP Thun Nord (inkl. Vernetzung Bahn-Bus). <u>Eine dritte Perronkante zur Anbindung des Gürbetals wird als Option weiterverfolgt.</u> 	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> - Thun: Anlagenanpassungen (Anzahl Gleisachsen, Perronbreiten und Perronlängen 420 m, Abstellgleise für S-Bahn) Sicherung weiterer Leistungssteigerungsmassnahmen im Knoten Thun gemäss Zielbild Rahmenplan SBB. 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> - Gwatt, Anlagenanpassungen für Abstellungen S-Bahn Abstellanlage für S-Bahn-Rollmaterial gemäss Masterplan/Rahmenplan Thun mit Erweiterung der Gleisanlagen im Bereich der ehemaligen Bahnstation Gwatt. Es besteht ein Konflikt mit der Weiternutzung des bestehenden Freiverlads in Gwatt 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> - Bogenbegradigung Hondrich-Wengi-Ey (Strecke Spiez - Frutigen) Streckenbegradigung 	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> - Kurvenbegradigung zwischen Thurnen und Burgistein – Wattenwil Optimierung der Streckenführung im Zusammenhang mit dem Ersatz/Neubau der Gürbequerung in neuer Lage 	Vororientierung
<hr/> <p>Oberland Ost</p>	
<p>Haltestelle Matten bei Interlaken <u>Festsetzung</u></p> <p>Neue Haltestelle zur besseren Erschliessung des ESP Flugplatz sowie als P+R für die Entlastung der Lütchinentaler.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Doppelspurabschnitt Ausfahrt Bahnhof Zweilütschinen Seite Lütchentala <u>Ersatz Kreuzungsstelle Lütchentala</u> <u>Vororientierung</u> <u>BOB und Konzept BehiG</u> <u>Zwischenergebnis</u> <u>Neuer Doppelspurabschnitt zur Erhöhung der Fahrplanstabilität bei Verspätungen der talwärts fahrenden Züge, sowie zur Unterstützung der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene nach Inbetriebnahme der Haltestelle Matten bei Interlaken inkl. P+R. Ersatz der Kreuzungsstelle durch einen Doppelspurabschnitt zur Erhöhung der Fahrplanstabilität bei Verspätungen der talwärts fahrenden Züge, sowie zur Unterstützung der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die</u> 	

Schiene nach Inbetriebnahme der Haltestelle Matten bei Interlaken inkl. P+R. BehiG konforme Publikumsanlagen.

<p>- Grimselbahn (s. auch Massnahme R_10)</p> <p>Mit der Grimselbahn wird das Schmalspurnetz der zb mit dem Schmalspurnetz der Matterhorn Gotthard Bahn zwischen Meiringen und Ulrichen verbunden. Teil dieser Verbindung ist eine Haltestelle in Guttannen (wintersichere Erschliessung). Die Realisierung der neuen Bahnverbindung zwischen Innertkirchen und Oberwald soll nach Möglichkeit mit der Hochspannungsleitung der Swissgrid in einem Tunnel kombiniert werden. Kreuzungsstelle in Innertkirchen.</p>	Festsetzung
<p>- Ausbau Abstellanlage Meiringen</p> <p>Aufgrund der zukünftigen Angebotsausbauten wird das Rollmaterialmengengerüst grösser. Dies erfordert u.a. in Meiringen einen Ausbau der Abstellanlagen.</p>	Vororientierung
<p>- Doppelspurausbau Brünig-Hasliberg – Interlaken Ost</p> <p>Erstellung verschiedener Doppelspurabschnitte bei einem potenziellen Angebotsausbau zum Halbstundentakt</p>	Vororientierung
<p>- <u>Verlegung Kreuzungsstelle Schwendi BOB und Konzept BehiG</u> <u>Ersatz der Kreuzungsstelle durch einen Doppelspurabschnitt zur Erhöhung der Fahrplanstabilität bei Verspätungen, sowie zur Unterstützung der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene nach Inbetriebnahme der Haltestelle Matten bei Interlaken inkl. P+R. BehiG-konforme Publikumsanlagen.</u></p>	<u>Festsetzung</u>
<p>- <u>Verlegung Station Burglauenen inkl. Unterführung BOB</u> <u>Ersatz der bestehenden Station und Kreuzungsstelle durch BehiG-konforme Publikumsanlagen sowie einen Doppelspurabschnitt zur Ermöglichung «fliegender» Kreuzungen. Aufhebung des Bahnübergangs. Unterquerung der BOB durch die Kantonsstrasse.</u></p>	<u>Festsetzung</u>
<p>- <u>Verschlinkung Bahnhof Wilderswil BOB inkl. Aufhebung Bahnübergang alte Staatsstrasse</u> <u>Rückbau Gleis 1 sowie der beiden Weichen. Aufhebung des Bahnübergangs «alte Staatsstrasse» oder Verlegung nach ausserhalb der Perronanlagen. Gesetzeskonforme Ausgestaltung der Publikumsanlagen.</u></p>	<u>Vororientierung</u>
<p>- <u>Umbau des Bahnhofs Interlaken Ost und Anpassung Betriebs- und Abstellanlagen</u> <u>Optimierung der Umsteigesituation am Bahnhof Interlaken Ost, verbunden mit der Anpassung der bestehenden Betriebs- und Abstellanlagen.</u></p>	<u>Vororientierung</u>
<p>- <u>Neue Doppelspur unterhalb Wengen WAB</u> <u>Verlegung der Zugskreuzungen aus dem Bahnhof Wengen in den Doppelspurabschnitt unterhalb des Bahnhofs. Dadurch wird der Fahrgastwechsel im Bahnhof Wengen für alle Züge barrierefrei und ohne Gleisüberquerungen ermöglicht.</u></p>	<u>Festsetzung</u>
Oberaargau	
<p>- Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage</p> <p>Erstellung BehiG-konformer Zugänge und Perrons in Langenthal und Herzogenbuchsee und Ausbau der Perronflächen. Dadurch entfällt im Bahnhof Langenthal ein Gleis. Das wegfallende Gleis betrifft den Baudienststützpunkt (vgl. nachfolgendes Vorhaben).</p>	Festsetzung
<p>- Baudienststützpunkt SBB <u>HerzogenbuchseeRaum Oberaargau</u></p> <p>Durch die BehiG-Anpassungen in den Bahnhöfen Langenthal entfällt im Bahnhof Langenthal das Gleis des Baudienststützpunktes. Die Funktionalität des Baudienststützpunktes soll neu in Herzogenbuchsee <u>oder Thunstetten</u> konzentriert, die dort derzeit genutzten Anlagen für den Güterverkehr in Langenthal GB kompensiert werden.</p>	Zwischenergebnis
<p>- Doppelspur Langenthal – Langenthal Gaswerk</p> <p>Erstellung zweier Gleise, so dass für die beiden Linien von Langenthal nach Niederbipp und von Langenthal nach St. Urban je ein eigenes Gleis zur Verfügung steht. Dies ermöglicht parallele Ein- und Ausfahrten in den Bahnhof Langenthal.</p>	Vororientierung
<p>- Doppelspurinsel zwischen Bannwil und Aarwangen Schloss</p> <p>Verschiebung der bestehenden Kreuzungsstelle aus dem Bahnhof Bannwil in Richtung Aarwangen. Einerseits ist für die Erstellung eines BehiG-konformen Perrons keine zweigleisige Anlage im Bahnhof</p>	Vororientierung

Bannwil mehr möglich (Kurvenlage), andererseits ermöglicht die verschobene Kreuzungsstelle Angebotsverbesserungen durch Führung von Verdichtungszügen Langenthal - Bannwil.

- Doppelspurinsel zwischen Niederbipp Dorf und Holzhäusern und Weiherhöhe Je nach Angebotskonzept auf der Linie Langenthal - Niederbipp, wird die Doppelspurinsel zwischen Holzhäusern und Weiherhöhe zur neuen Regelkreuzungsstelle dieser Linie. Dadurch erhalten die Züge in Langenthal verbesserte Anschlüsse von/nach Bern und in Niederbipp Anschluss an die Züge der Linie Solothurn - Oensingen.	Vororientierung
- Verbesserung Erschliessung Lups (Kanton Luzern), Verschiebung Haltestelle St. Urban Die Klinik der Luzerner Psychiatrie ist heute schlecht mit dem ÖV erschlossen. Durch eine Verschiebung der Endhaltestelle näher zur Klinik kann die Erschliessung für Mitarbeiter/innen und Besucher/innen verbessert werden ohne Nachteile für die heute von der Bahn erschlossenen Gebiete St. Urbans.	Zwischenergebnis Festsetzung
- Langenthal: Erweiterung Werkstatt und Abstellanlage asm Langfristig werden im Gebiet Oberaargau/Solothurner mehr und längere Zugskompositionen eingesetzt. Dies erfordert einen Ausbau der Werkstatt und Abstellanlage.	Zwischenergebnis
- Verlängerung Doppelspur Siggere – Attiswil in Richtung Wiedlisbach Je nach Angebotskonzept auf der Linie Solothurn–Oensingen, verschiebt sich der Kreuzungspunkt weiter ostwärts. Die Verlängerung der Doppelspur verbessert in diesen Szenarien die Fahrplanstabilität.	Vororientierung
- Langenthal West: Spange Önz zur Verbindung der Stammlinie mit der Ausbaustrecke Mit der Einführung des Viertelstundentakts Bern-Zürich wird der Güterverkehr von Rothrist nach Solothurn via die Stammlinie Olten – Bern bis Wanzwil geführt. Aus diesem Grund ist eine neue eingleisige Verbindungslinie zwischen der Stammlinie und der Ausbaustrecke nötig.	Zwischenergebnis
Emmental	
- Ausbau Bahnhof Bätterkinden (Perronverlängerung) zu ÖV Knotenpunkt Ausbau Perrons für 180 m lange Züge	Festsetzung
- Bätterkinden, RBS-Depot Leimgrube Neuer Depotstandort für zusätzliches Rollmaterial	Festsetzung
- Bahnhof Burgdorf: Raumsicherung für Anlagenanpassungen Erweiterung Bahnhof Burgdorf gemäss Zielbild des Masterplans SBB aufgrund von Angebotsausbauten der S-Bahn.	Vororientierung
- Burgdorf, Wynigen: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m Ausbau Perrons für bis zu 300 m lange Züge.	Vororientierung
- Sicherstellung Perronnutzlänge von 220 m in Worb, Bowil und Trubschachen Ausbau Perrons für aktuelle Zuglängen der S2 Bern – Langnau.	Festsetzung
- Lyssach: Perronnutzlänge 220 m sicherstellen Ausbau Perrons für bis zu 300 <u>210</u> m lange Züge.	Festsetzung
- Doppelspur Burgdorf – Kirchberg-Alchenflüh Ausbau bestehende Strecke auf Doppelspur	Vororientierung
- Doppelspur Bowil – Signau Ausbau bestehende Strecke auf Doppelspur	Zwischenergebnis
- BLS-Werkstätte Oberburg Ersatz- und Neubau der bestehenden BLS-Werkstätte	Festsetzung
- Doppelspur Bätterkinden – Ammannsegg Schliessung der noch bestehenden Doppelspurlücken, zwischen Bätterkinden und Ammannsegg (Kt SO).	Vororientierung
- <u>Doppelspur Büren zum Hof - Bätterkinden Süd</u>	<u>Vororientierung</u>

<u>Schliessung der Doppelspurlücke zwischen Büren zum Hof und Bätterkinden Süd (inkl. Aussenperron Schalunen)</u>	
Biel/Bienne-Seeland - Jura bernois	
– Doppelspur Schafis - Twann (Ligerztunnel) Neuer Doppelspurtunnel Twann-Schafis	Festsetzung
– Doppelspurausbauten ASm zwischen Biel und Täuffelen Zur Umsetzung von Angebotsausbauten im Nahbereich Biels auf der Linie Biel - Ins sind weitere Doppelspuren zwischen Biel und Täuffelen notwendig.	Zwischenergebnis
– Doppelspur Fanelwald – Marin-Epagnier Ausbau bestehende Strecke auf Doppelspur	Vororientierung
– <u>Doppelspur Gümmenen – Kerzers</u> <u>Zwischen den Bahnhöfen Gümmenen und Kerzers wird die bestehende einspurige Strecke auf zwei Gleise erweitert inkl. dem Bau von neuen Tunnels (anstelle der Sanierung bestehender Tunnels).</u>	<u>Vororientierung</u>
– <u>Neue Kreuzungsstelle Cortèbert</u> <u>Mit der Konsolidierung des Ausbauschnittes AK35 zeigt sich allenfalls der Bedarf für eine neue Kreuzungs-möglichkeit RV/RV in Cortèbert.</u>	<u>Vororientierung</u>
– Doppelspur Kerzers – Ins Zwischen den Bahnhöfen Kerzers und Ins wird die bestehende einspurige Strecke auf zwei Gleise erweitert. Zu Beginn wird in der Gemeinde Kerzers der Bahnübergang aufgehoben und die Südzufahrt zum Bahnhof Kerzers auf Doppelspur erweitert.	Vororientierung
– Neue Haltestelle St-Imier La Clef Realisierung eines neuen Bahnhofs im Westen von Saint-Imier	Festsetzung
– Verschiebung Haltestelle Villeret Verschiebung Bahnhof Villeret zur optimalen Erschliessung der Siedlungsentwicklungsgebiete	Festsetzung
– Neue Haltestelle Bévilard Realisierung eines neuen Bahnhofs im Dorf Bévilard	Vororientierung
– Biel Bahnhof: Anpassungen Perron- und Gleisanlagen sowie Bahnzugang Gesamtanpassung Bahnhof Biel aufgrund der gemäss Rahmenplan / Masterplan längerfristig ausgewiesenen Entwicklungsbedarfes.	Vororientierung
– Biel: Produktionsanlage Ost und Leistungssteigerung bis Lengnau inkl. Entflechtungsbauwerk Biel Bözingenfeld Leistungssteigerung der genannten Anlagen gemäss Zielbild Rahmenplan SBB.	Vororientierung
– Entflechtung Lengnau Kreuzungsfreie Einbindung der Strecke Lengnau-Moutier	Vororientierung
– Moutier: Verlängerung Perronnutzlänge auf 420 m Verlängerung der Perronlängen der Fernverkehrsgleise von/nach Delémont auf 420 m	Vororientierung
– Doppelspur Brüttelen Ost Veränderte Anschlussbedingungen im Knoten Ins erfordern eine Angebotsanpassung auf der Linie Täuffelen - Ins. Um die Anschlüsse in Ins zu gewährleisten ist zwischen Finsterhennen und Brüttelen eine Regelkreuzungsstelle in Form einer Doppelspur notwendig.	Festsetzung
– Doppelspurabschnitt La Heutte (Biel/Bienne-Sonceboz)	Vororientierung

Kreuzungsstation La Heutte zur Verbesserung Anschlusssituation Moutier.

Prioritäten im öffentlichen Ortsverkehr

Die nachfolgenden Infrastrukturen des Ortsverkehrs sind Vorhaben in Kantonskompetenz.

Koordinationsstand

Bern Mittelland

<p>– Tram Bern – Ostermundigen</p> <p>Umstellung von Bus- auf Trambetrieb zwischen Bahnhof Bern und Haltestelle Oberfeld in Ostermundigen, inkl. Wendeschleife in Ostermundigen.</p>	Festsetzung
<p>– ÖV Knotenpunkt Ostermundigen</p> <p>Der Bahnhof Ostermundigen soll zu einem attraktiven, publikumsnahen Umsteigeknoten zwischen S-Bahn, Tram und Bus umgebaut werden.</p>	Festsetzung
<p>– Buslinie 10 Bern - Köniz: Kapazitätssteigerung</p> <p>Umstellung von Gelenkbus auf Doppelgelenktrolleybus mit teilweiser Fahrleitung</p>	Festsetzung
<p>– Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern</p> <p>Verlängerung der Tramlinie 9 um 1,4 Kilometer bis zur neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern. Auf der neuen Strecke entstehen die zwei Haltestellen Bächtelenpark und Lindenweg. An der neuen Endhaltestelle Kleinwabern entsteht ein ÖV-Knoten für den Umstieg zwischen S-Bahn, Tram und Bus.</p>	Festsetzung
<p>– Doppelspurausbau Tram 6 Thunstrasse Muri</p> <p>Ausbau bestehende Strecke auf Doppelspur zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und als Basis für Taktverdichtungen</p>	Festsetzung
<p>– Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl-Gümligen</p> <p>Ausbau bestehende Strecke auf Doppelspur zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und als Basis für Taktverdichtung</p>	Zwischenergebnis
<p>– 2. Tramachse Zentrum Bern</p> <p>Erstellung einer zweiten Tramachse im Zentrum der Stadt Bern, um die Innenstadt vom ÖV zu entlasten, die Einführung weiterer Tramlinien zu ermöglichen und die Betriebsstabilität zu verbessern (Netzredundanz). <u>Drei mögliche Linienführungsvarianten sind in Prüfung: Variante 1: Kochergasse – Laupenstrasse – Bollwerk – Speichergasse – Nägelgasse, Variante 2: Kochergasse – Laupenstrasse – Bollwerk – Lorrainebrücke – Viktoriarain, Variante 3: Bundesgasse – Kochergasse.</u></p>	<u>Vororientierung</u> <u>Zwischenergebnis</u>
<p>– Tram Länggasse</p> <p>Umstellung von Bus- auf Trambetrieb zwischen Bahnhof Bern und der heutigen Busendstation Länggasse</p>	Zwischenergebnis
<p>– ÖV-Knotenpunkt Münchenbuchsee</p> <p>Anlagenanpassung zur Verbesserung der Umsteigeverhältnisse zwischen Bus und S-Bahn</p>	Vororientierung
<p>– ÖV-Erschliessung Inselareal mit Doppelgelenkbussen</p> <p>Umstellung auf Doppelgelenkbus des Asts Holligen der Linie 12 und der Linie 101 Bern Bhf. - Hinterkappelen sowie Verlängerung der Linie 12 bis Europaplatz (inkl. Buswendeschleife) zur kurz-/mittelfristigen Erschliessung des Inselareals</p>	Zwischenergebnis
<p>– ÖV-Erschliessung Inselareal langfristig</p> <p>Langfristig und insbesondere bei einem Vollausbau auf dem Inselareal soll das Gebiet entweder mit einem Tram in der Murtenstrasse oder der Bahn (RBS) erschlossen werden. <u>Angesichts der hohen Kosten wäre ein zusätzlicher Nutzen dieser Bahnerschliessung wertvoll, z.B. mittels Erschliessung von Köniz mit der Bahn statt mit Tram resp. einer Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz/Schwarzenburg. Abhängigkeit zum Vorhaben "ÖV-Erschliessung Köniz langfristig". Eine RBS-Erschliessung wäre angesichts der hohen Kosten nur zweckmässig, wenn sich zusätzliche Nutzen über die</u></p>	Vororientierung

Anpassung beschlossen durch den Regierungsrat am 13.09.2023 (RRB 1016/2023)

Inselerschliessung hinaus ergeben, beispielsweise im Kontext der Steigerung der Leistungsfähigkeit des neuen RBS Bahnhofs Bern (Wendeanlage Richtung Inselareal) oder im Zusammenhang mit weiteren Potentialräumen.

<p>– ÖV-Erschliessung Köniz langfristig</p> <p><u>Längerfristig soll Köniz entweder mit Tram oder mit der Bahn (RBS) erschlossen werden. – Abhängigkeit zum Vorhaben "ÖV-Erschliessung Inselareal langfristig". Im Moment wird entsprechend den Planungen und Prognosen des Bundes davon ausgegangen, dass im Korridor Bern – Köniz – Schwarzenburg kein über das im Referenzfall geplante ÖV-Angebot zur Verfügung gestellt werden muss. Zusätzlich zum Referenzfall (mit Doppelgelenkbussen auf den Linien 10, 12 und 101, sowie einem 15'-Takt auf der S6 bis Niederscherli) soll die S6 beschleunigt und im Bahnhof Bern durchgebunden werden. Bei einer dynamischen Verkehrsentwicklung soll Köniz mit einem Tram erschlossen werden. Eine RBS-Verlängerung wäre abhängig von der Weiterentwicklung des RBS-Bahnhofs.</u></p>	Vororientierung
<p>– ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern</p> <p>Umsteiganlage zwischen Tram, Bus und der neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern</p>	Festsetzung
<p>– ÖV-Knotenpunkt Liebefeld</p> <p>Ausbau zu einem attraktiven Umsteigeknoten für den öffentlichen Verkehr und von/zum Velo</p>	Zwischenergebnis
<p><u>– ÖV-Knotenpunkt Niederwangen</u></p> <p><u>Ergänzung Veloabstellplätze inkl. Veloverleih im Umfeld der ÖV-Haltekanten, Prüfung Integration MIV-Parkierungsangebot (P+R Standort zur MIV-Bündelung), Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr von Westen, Aufwertung öffentlicher Raum und Stärkung Erkennbarkeit / Identität, Parkraum-Management im Umfeld.</u></p>	<u>Zwischenergebnis</u>
<p>– Tramdepot-Betriebsstandort Bernmobil Bodenweid</p> <p>Ersatz des heutigen Tramdepots am Eigerplatz inkl. weiterer Nutzungen durch Bernmobil sowie Zufahrtsgleise / Wendeschleife Europaplatz. Der neue Betriebsstandort das neue Tramdepot wird kombiniert mit der heutigen Sportnutzung. Abhängigkeit zum Vorhaben "ÖV-Erschliessung Inselareal mit Doppelgelenkbussen".</p>	Vororientierung
<p>– Mobilitätsdrehscheibe Europaplatz</p> <p>Ausbau/Optimierung der Umsteigebeziehungen ÖV/ÖV sowie des multimodalen Mobilitätsangebotes</p>	Zwischenergebnis
<p>– Tramstrecke Freudenbergerplatz – Guisanplatz</p> <p>neue Tramstrecke / Verlängerung der Tramlinie 7 ab Ostring bis Guisanplatz auf dem alten Autobahntrasse bzw. dem Pulverweg im Zusammenhang mit dem Projekt Bypass Bern Ost</p>	Vororientierung
<p>– Tramstrecke Papiermühlestrasse (Guisanplatz – Rosengarten)</p> <p>neue Tramstrecke für eine Tramlinie Bern Bhf. - Viktoriaplatz - Papiermühlestrasse - Guisanplatz</p>	Vororientierung
<p>– Tram Wyler</p> <p>Umstellung der Buslinie 20 auf Tram zwecks Entlastung des Raums Bahnhof Bern von ÖV Bewegungen. Abhängigkeit zum Vorhaben "Zweite Tramachse Zentrum Bern"</p>	Vororientierung
<p>– Tramstreckelinie Saali – Gümligen</p> <p><u>Verlängerung der Tramlinie</u> <u>Neue Tramstrecke / Verlängerung der Tramlinie</u> Saali bis Gümligen. Ab Melchenbühlplatz entweder über bestehende Tramstrecke oder über neue Strecke in Worbstrasse</p>	Vororientierung
<p>– Neue Haltestelle Guisanplatz</p>	Zwischenergebnis

Bau einer zusätzlichen Haltestelle Guisanplatz in der Papiermühlestrasse, welche im Regelbetrieb bedient wird. Damit wird die Leistungsfähigkeit des Knotens verbessert und die Tramlinie durch den Wegfall der heutigen Schlaufenfahrt am Guisanplatz beschleunigt.		
Thun Oberland-West		
- Neuorganisation Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Thun		Vororientierung
Neuorganisation zur Entlastung des Bahnhofplatzes und der Zufahrten durch eine Entflechtung der Bushaltestellen der Stadt- und Regionallinien sowie die Verlagerung von Bushaltestellen auf die Bahnhofside.		
- <u>Bahnhof</u> Thun: Neue Personenunterführung Süd		Vororientierung
Neue Personenunterführung südlich des Bahnhofs Thun zur Verbesserung der Zugänglichkeit des neuen Bahnhofquartiers/Bahnhofplatz und Bushof für den Velo- und Fussverkehr.		
Oberaargau		
- Bushaltestellen und Bahnhofplatz Langenthal		<u>Zwischenergebnis</u> <u>Festsetzung</u>
Neubau BehiG-konformer Bushaltekanten in für die Zukunft erforderlicher Anzahl		
- Herzogenbuchsee: Bushaltestellen und Bahnhofplätze		Zwischenergebnis
Neubau BehiG-konformer Bushaltekanten in für die Zukunft erforderlicher Anzahl		
- Herzogenbuchsee: Verlängerung der Personenunterführung mit neuem Bahnzugang West		Festsetzung
Die bestehende Personenunterführung wird ausgebaut, gegen Westen verlängert und an das angrenzende Bahnhofquartier angeschlossen.		
Emmental		
- Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf		Festsetzung
Behindertengerechte Gestaltung des Bushofes beim Bahnhof Burgdorf		
Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois		
- Biel Bahnhof: Neue Bahnhofpassage Ost mit Bahnzugängen und Veloquerung inkl. Verlegen ASm in Hochlage		Zwischenergebnis
Teilmenge aus dem Gesamtvorhaben "Biel Bahnhof: Anpassung Perron- und Gleisanlagen sowie Bahnzugang"		
- <u>Biel Bahnhof: Neuorganisation Bahnhofplatz und Bushaltestellen</u>		<u>Zwischenergebnis</u>
<u>Neugestaltung des Bahnhofplatzes und Neuorganisation der Bushaltestellen zur Verbesserung des Zugangs zum ÖV und der Umsteigebeziehungen.</u>		
- <u>Lyss Bahnhof: Unterführung (Nord) mit Zugängen Perrons und Busbahnhof</u>		Zwischenergebnis
<u>Neue Bahnunterführung Nord und Zugänge zur Verbesserung des Bahnzugangs und der Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus und Fuss- und Veloverkehr. nördlich der bestehenden Unterführung zur Verbesserung der Durchlässigkeit zwischen Zentrum Lyss/Bahnhofplatz und den ostseitigen Quartieren sowie der Anbindung der Perronanlagen und des Busbahnhofs. Die neue Unterführung Nord verbessert die Erreichbarkeit der Drehscheibe Bahnhof Lyss für den Fuss- und Veloverkehr und entlastet die bestehende, räumlich begrenzte Bahnhofunterführung.</u>		
- <u>Lyss Bahnhof: Neuorganisation Bushof</u>		<u>Festsetzung</u>
<u>Neuorganisation des Bushofs zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus und Fuss- und Veloverkehr.</u>		
- <u>Buslinie 1 Bözingenfeld – Brügg: Umbau und Anpassungen Haltestellen und Strasseninfrastruktur für Doppelgelenkbusse</u>		<u>Vororientierung</u>
<u>Die Umstellung auf Doppelgelenkbusse bedingt den Umbau von Haltestellen und die Anpassungen an der Strasseninfrastruktur</u>		
- <u>Regiotram Agglomeration Biel/Bienne</u>		<u>Vororientierung</u>

Anpassung beschlossen durch den Regierungsrat am 13.09.2023 (RRB 1016/2023)

~~Verlängerung der asm-Linie Ins-Biel ins Stadtzentrum und zum Bahnhof Bözingenfeld.~~

– ÖV-Knoten Bahnhof Brugg Verknüpfung S-Bahn mit dem städtischen und regionalen Busnetz und des ÖV mit dem Fuss- und Veloverkehr.	Vororientierung_ Zwischenergebnis
– ÖV-Knoten Bahnhof Nidau Verknüpfung der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn mit dem städtischen Busnetz und des ÖV mit dem Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis

Massnahme B_05 «Im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr Prioritäten setzen»: Diverse neue und weiterentwickelte Vorhaben Erläuterungen

Die im Massnahmenblatt B_05 enthaltenen Vorhaben im öffentlichen Verkehr werden periodisch zusammen mit den Transportunternehmungen und den regionalen Verkehrskonferenzen / Regionalkonferenzen überprüft, aktualisiert und ergänzt. Verschiedene Infrastrukturausbauten befinden sich seit den letzten Richtplananpassungen in Umsetzung, wurden realisiert oder planerisch weiterentwickelt.

Die Aufteilung der Vorhaben in Prioritäten im öffentlichen Regional-/S-Bahnverkehr und Prioritäten im öffentlichen Ortsverkehr dient zugleich der Unterscheidung zwischen Vorhaben in Bundes-, respektive Kantonskompetenz: Infrastrukturausbauten des Regional- und S-Bahnverkehrs sind in Bundeskompetenz und diejenigen des öffentlichen Ortsverkehrs in Kantonskompetenz. Der Kanton muss bei neu festgesetzten Massnahmen in Kantonskompetenz die räumliche Abstimmung in den Erläuterungen des Richtplans aufzeigen. Betreffend Vorhaben in Bundeskompetenz mit erheblichen Auswirkungen auf Raum, Verkehr und Umwelt wird für die räumliche Abstimmung auf den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene verwiesen. Der Kanton weist den Bund mit dem Massnahmenblatt B_05 auf Vorhaben im Richtplan hin, die unter Umständen sachplanrelevant sind, aber bisher nicht im Sachplan Verkehr aufgenommen wurden.

Nachfolgend werden die Vorhaben aufgeführt und erläutert, welche gestrichen, neu aufgenommen oder im Koordinationsstand angepasst werden.

Gestrichene Vorhaben

Vorhaben	Begründung für Streichung
Haltestelle Matten bei Interlaken	Die Haltestelle mit P+R wurde im Dezember 2023 in Betrieb genommen. Abschlussarbeiten sind noch offen. Der Kantonsanteil zur Finanzierung des P+R wurde am 7. März 2024 durch den Grossen Rat genehmigt.
Regiotram Agglomeration Biel/Bienne	Das geplante Regiotram in Biel sollte die Wohngebiete am südöstlichen Seeufer mit den Arbeitsplätzen in Bözingenfeld im Osten der Stadt schnell und umsteigefrei verbinden. Technisch gesehen war das Regiotram eine Verlängerung der ASM-Linie (Biel - Täuffelen - Ins) bis nach Bözingenfeld in Form einer Strassenbahn. Ausgehend von einer ZMB wurden die Projektarbeiten am Regiotram im Jahr 2008 gestartet. Ein Vorprojekt wurde erarbeitet. Da sich insbesondere in der Stadt Biel Opposition gegen ein Tram formierte und unter diesen Vorzeichen eine Ablehnung des Projektes abzeichnete, hat der Kanton im Jahr 2012 eine Konsultativabstimmung über einen Gemeindebeitrag an die weitere Projektkonkretisierung verlangt. Diese Abstimmung wurde nicht durchgeführt und das Projekt im Jahr 2015 sistiert. Das ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel und die Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045 bilden die strategischen Grundlagen für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Biel. Das Projekt «Regiotram» ist in dieser Strategie nicht mehr enthalten. Mit der Umsetzung des ÖV-Konzeptes ist eine Weiterführung des Projekts «Regiotram» nicht mehr gegeben. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bieler Bevölkerung werden im Konzept ohne Regiotram abgedeckt.

Neu aufgenommene Vorhaben

Vorhaben	Koordinationsstand	Beschreibung und Planungsstand
Verlegung Kreuzungsstelle Schwendi BOB und Konzept BehiG	Festsetzung	Das Projekt ist sowohl Bestandteil der Infrastruktur-Leistungsvereinbarungen mit dem Bund sowie des RGSK 2025 Oberland Ost und dient folgenden Zielen: <ul style="list-style-type: none"> – Sicherstellung der Fahrplanstabilität für den Viertelstundentakt zwischen Interlaken Ost und Grindelwald (gem. bewilligtem Angebotskonzept STEP 2035) durch die Ermöglichung von «fliegenden» Kreuzungen. – Erfüllung BehiG sowie der aktuellen Gesetze und Verordnungen für den Eisenbahnverkehr. – Erhöhung der Sicherheit für Fahrgäste und Verkehrsteilnehmer Das Plangenehmigungsdossier wurde Ende 2023 beim BAV eingereicht.
Verlegung Station Burglauenen inkl. Unterführung BOB	Festsetzung	Das Projekt ist sowohl Bestandteil der Infrastruktur-Leistungsvereinbarungen mit dem Bund sowie des RGSK 2025 Oberland Ost und dient folgenden Zielen: <ul style="list-style-type: none"> – Sicherstellung der Fahrplanstabilität für den Viertelstundentakt zwischen Interlaken Ost und Grindelwald (gem. bewilligtem Angebotskonzept STEP 2035) durch die Ermöglichung von «fliegenden» Kreuzungen. – Erfüllung BehiG sowie der aktuellen Gesetze und Verordnungen für den Eisenbahnverkehr. – Erhöhung der Sicherheit für Fahrgäste und Verkehrsteilnehmer Das Plangenehmigungsdossier wird im Frühling 2024 beim BAV eingereicht.
Verschlinkung Bahnhof Wilderswil BOB inkl. Aufhebung Bahnübergang alte Staatsstrasse	Vororientierung	Für die Konkretisierung des Vorhabens wurde eine Machbarkeitsstudie mit verschiedenen Varianten gestartet.
Umbau des Bahnhofs Interlaken Ost und Anpassung Betriebs- und Abstell- anlagen	Vororientierung	In einem ersten Schritt wird ein Zielbild Interlaken Ost erarbeitet, um die künftigen Bedürfnisse zu ermitteln. Das Vorhaben hat eine strategische Bedeutung und ist eng mit dem Bund und den betroffenen Gemeinden zu koordinieren.
Neue Doppelspur unterhalb Wengen WAB	Festsetzung	Das Projekt ist sowohl Bestandteil der Infrastruktur-Leistungsvereinbarungen mit dem Bund sowie des RGSK 2025 Oberland Ost und dient folgenden Zielen: <ul style="list-style-type: none"> – Sicherstellung der Fahrplanstabilität für den Halbstundentakt zwischen Lauterbrunnen und Wengen mit Kurs-, Supplement- und Güterzügen durch die Ermöglichung von «fliegenden» Kreuzungen. – Erfüllung BehiG sowie der aktuellen Gesetze und Verordnungen für den Eisenbahnverkehr. – Erhöhung der Sicherheit für Fahrgäste
Doppelspur Gümmenen – Kerzers	Vororientierung	Zum Doppelspurausbau Gümmenen – Kerzers hat die BLS im Zusammenhang mit den anstehenden Sanierungen der beiden Tunnel (Faverwald und Oberfeld)

		<p>eine Studie in Auftrag gegeben. Der Studienbericht liegt seit Oktober 2023 vor. In der Studie werden verschiedene Entwicklungspfade betrachtet (Sanierung / Ertüchtigung / Neubau Einspur bzw. Doppelspur) inkl. Grobkostenschätzung (+/-50%). Der Projektperimeter umfasst km 17.0 (AG Bahnhof Gümmenen) bis km 21.4 (Einfahrsignal Bahnhof Kerzers) und untersucht nicht die Einbindung der Doppelspur in den Bahnhof Kerzers. Die BLS beabsichtigt, die Studie zu ergänzen und die Einbindung der Doppelspur in den Bahnhof Kerzers zu untersuchen. Aus Sicht der BLS sollte eine allfällige erste Etappe des Doppelspurausbaus zwischen Gümmenen und Kerzers mindestens die Abschnitte der beiden Tunnel (Faverwald und Oberfeld) umfassen, um Fehlinvestitionen in die bestehenden Tunnel zu vermeiden. Der Fragestellung Substanzerhalt oder Neubautunnel muss im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau genügend Aufmerksamkeit gewidmet werden.</p>
Neue Kreuzungsstelle Cortèbert	Vororientierung	<p>Mit der Konsolidierung des Ausbauschnittes AK35 zeigt sich allenfalls der Bedarf für eine neue Kreuzungsmöglichkeit RV/RV in Cortèbert. Das Vorhaben wird in der CTSO diskutiert und der Bedarf konkretisiert.</p>
Biel Bahnhof: Neuorganisation Bahnhofplatz und Bushaltestellen	Zwischenergebnis	<p>Das Gebiet um den Bahnhof Biel befindet sich im Wandel: Nordseitig des Bahnhofes stossen die Kapazitäten des Bahnhofplatzes an ihre Grenzen. Im Süden verleihen grosse Entwicklungsprojekte dem Gebiet eine neue Funktion. Zudem stehen in den kommenden Jahren verschiedene Sanierungs- und Unterhaltungsprojekte im Bereich der Infrastruktur an. Als Planungsgrundlage für die künftigen Projekte zur Weiterentwicklung und Neugestaltung des Bahnhofgebiets hat die Stadt Biel ein mit den Transportunternehmen konsolidiertes Nutzungskonzept erarbeitet. Die Realisierung ist im Agglomerationsprogramm 5. Generation enthalten.</p> <p>Das Projekt ist mit dem Vorhaben «Biel Bahnhof: Neue Bahnhofspassage Ost mit Bahnzugängen und Veloquerung inkl. Verlegen Asm in Hochlage» zu koordinieren.</p>
Buslinie 1 Bözingenfeld – Brügg: Umbau und Anpassungen Haltestellen und Strasseninfrastruktur für Doppelgelenkbusse	Vororientierung	<p>Die ab 2027 geplante neue Linienführung macht eine Kapazitätserhöhung erforderlich. Mittelfristig wird die Linie 1 mit Gelenkbusen betrieben. Die Frage der Umstellung auf Doppelgelenkbusse stellt sich mit dem Ersatz der 2018 beschafften Trolleybusse ab 2031. Die Stadt Biel erarbeitet unter Einbezug der Gemeinde Brügg und des OIK III ein Szenario für die Umstellung der Linie 1 auf Doppelgelenkbusse</p>
ÖV-Knotenpunkt Niederwangen	Zwischenergebnis	<p>Das Vorhaben wird neu aufgenommen, vertiefte Abklärungen laufen zwischen Gemeinde Köniz und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland.</p>

Doppelspur Bachtelen – Worb SBB	Vororientierung	Mit der Konsolidierung des Ausbauschnittes AK35 zeigt sich allenfalls der Bedarf für den Ausbau der bestehenden Doppelspur bis in den Bahnhof Worb SBB. Der Bedarf konkretisiert sich im Rahmen der Erarbeitung der STEP Botschaft 26.
Doppelspur Büren zum Hof - Bätterkinden Süd	Vororientierung	Mit der Konsolidierung des Ausbauschnittes AK35 zeigt sich allenfalls der Bedarf für den Ausbau der bestehenden Doppelspur, um die verbleibende Lücke zwischen Büren Nord und Bätterkinden Süd - Ortsdurchfahrt Schalunen zu schliessen. Das Vorhaben befindet sich derzeit in der Studienphase.

Vorhaben mit angepasstem Koordinationsstand

Vorhaben	Neuer Koordinationsstand	Planungsstand
Ersatz Kreuzungsstelle Lütschental BOB und Konzept BehiG	Zwischenergebnis	Das Vorhaben wurde im Rahmen einer Vorstudie konkretisiert, entsprechend können der Titel, die Beschreibung und der Koordinationsstand angepasst werden.
ÖV-Knoten Bahnhof Brügg	Zwischenergebnis	Mit dem ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel liegen die planerischen Grundlagen für das künftige Busangebot und die Anforderungen an die Strassen- und Haltestellen-Infrastruktur vor. Dasselbe gilt für die Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz, für die mehrere Massnahmen im RGSK 2021/2025 bzw. AP 4./5. Generation enthalten sind.
Lyss Bahnhof: Neuorganisation Bushof	Festsetzung	Aufgrund des unterschiedlichen Zeithorizonts und Koordinationsstands werden die Bahnunterführung Nord und die Neugestaltung des Bushofs in zwei Vorhaben aufgeteilt: - Lyss Bahnhof: Neue Bahnunterführung Nord - Lyss Bahnhof: Neuorganisation Bushof Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Lyss wird im RGSK 2025 festgesetzt und soll ab 2028 realisiert werden.
Wankdorf Löchligut – Rütli: Ausbau auf 6 Streckengleise	Zwischenergebnis	Im Rahmen der Konsolidierung des Ausbauschnittes 35 wird die Massnahme vertieft geprüft (es wird ein "Infrastrukturbericht Konzept Ausbau" erstellt). Das Vorhaben kann damit klar abgegrenzt werden und die Abstimmung mit dem Umfeld wird ermöglicht. Sollte das Vorhaben in eine Botschaft 26 aufgenommen werden, können auf dieser Basis die notwendigen Konkretisierungen / Abstimmungen gemacht werden.
Ausbau Station Wankdorf Nord auf 4 Gleise	Zwischenergebnis	Im Rahmen der Konsolidierung des Ausbauschnittes 35 wird die Massnahme vertieft geprüft (es wird ein "Infrastrukturbericht Konzeption Ausbau" erstellt). Das Vorhaben kann damit klar abgegrenzt werden und die Abstimmung mit dem Umfeld wird ermöglicht. Sollte das Vorhaben in eine Botschaft 26 aufgenommen werden, können auf dieser Basis die notwendigen Konkretisierungen / Abstimmungen gemacht werden.

Verbesserung Erschliessung Lups (Kanton Luzern), Verschiebung Haltestelle St. Urban	Festsetzung	Der Kanton Luzern ist federführend in diesem Dossier und hat den Koordinationsstand im kantonalen Richtplan auf Festsetzung festgelegt.
Bushaltestellen und Bahnhofplatz Langenthal	Festsetzung	Das Vorhaben befindet sich in der Zwischenzeit im Bau. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2027 geplant.
2. Tramachse Zentrum Bern	Zwischenergebnis	ZMB 2. Tramachse durch die Berner Innenstadt» ist abgeschlossen. In der nächsten Phase werden drei priorisierten Linienführungsvarianten vertieft geprüft: Variante 1: Kochergasse – Laupenstrasse – Bollwerk - Speichergasse – Nägeligasse, Variante 2: Kochergasse – Laupenstrasse – Bollwerk - Lorrainebrücke – Viktoriarain, Variante 3: Bundesgasse – Kochergasse.

Kantonsstrassennetz weiterentwickeln

Zielsetzung

Das Kantonsstrassennetz wird auf der Basis der Wirkungsziele des Strassengesetzes gezielt weiterentwickelt. Priorität hat die Substanzerhaltung der bestehenden Strasseninfrastruktur, deren Mittelbedarf zunimmt. Vor einem allfälligen punktuellen Ausbau der Strassenkapazitäten wird mit einem umfassenden Verkehrsmanagement die Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten optimiert. Verkehrssicherheitsdefizite werden gezielt behoben. Neue Strassen werden nur dort gebaut, wo die Ziele nicht mit anderen Verkehrsmassnahmen erreicht werden können, wo das Kosten-Nutzen-Verhältnis positiv ist, ein Beitrag zu einer konzentrierten Siedlungsentwicklung und zu einem nachhaltigen Wirtschaftswachstum geleistet werden kann und die Verträglichkeit für Mensch und Umwelt gewährleistet ist.

Die strategischen Projekte, welche auf dem Strassennetzplan basieren werden in den Richtplan übernommen. Für diese Vorhaben sind Interessenabwägungen und die Abstimmung mit der Raum- und Siedlungsentwicklung notwendig. Der Verkehr soll möglichst siedlungs- und umweltverträglich gestaltet werden, etwa durch siedlungsorientierte Strassenraumgestaltungen.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Beteiligte Stellen	Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	Festsetzung
	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	
	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
Bund		
Regionen		
Federführung:	TBA	

Massnahme

Das Wachstum des Verkehrsaufkommens bringt die Verkehrsinfrastrukturen zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Der Verkehr soll deshalb durch die Abstimmung von Verkehr und Siedlung (gemäss der kantonalen 4V-Strategie) möglichst vermieden, verlagert und verträglich gestaltet werden. Die Sicherheit ist hoch und die Schwachstellen sollen erkannt und behoben werden. Der Durchgangsverkehr soll so weit wie möglich von Wohnquartieren ferngehalten und der Verkehr auf dem jeweils vorgelagerten Netz kanalisiert werden. Bei der Gestaltung von Strassenräumen werden, soweit möglich, die angrenzenden Räume mitberücksichtigt. Die Schulwege sind sicher, direkt und zumutbar. Die Erschliessung und Erreichbarkeit bestehender peripherer Siedlungsräume ist sicherzustellen. Die Emissionen (v.a. Lärm-, Luft- und Lichtbelastung) sind auf ein Minimum zu reduzieren. Die Massnahmen sind entsprechend der Verhältnismässigkeit und angepasst an die lokalen Gegebenheiten zu bestimmen und können u. a. beinhalten: Verkehrslenkung und Verstetigung des Verkehrs, Geschwindigkeitsregime, lärmindernde Oberflächen, hitzemindernde Gestaltung von Strassenräumen im Siedlungsgebiet und Gestaltungselemente zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Sie orientieren sich grundsätzlich am Prinzip der Koexistenz.

Vorgehen

Die Strassennetzplanung erfolgt koordiniert mit den übrigen verkehrsrelevanten Planungen, insbesondere den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK). Für die Ermittlung von Handlungsbedürfnissen und Lösungen sowie für Wirkungsanalysen wird eine einheitliche Methodik verwendet («Standards für Kantonsstrassen»), die auch die Betroffenen am Planungs- und Partizipationsprozess einbezieht. Beläge und Oberflächen sind stets auf ihre räumliche Umgebung abzustimmen und die Wirkung auf den Gesamttraum zu berücksichtigen. Bei der Erfüllung seiner Lärmschutzpflichten setzt der Kanton auf quellenseitige Massnahmen, indem u. a. lärmindernde Fahrbahnbeläge eingebaut werden. Strassenräume sind auch Aufenthaltsräume. Wo es der Querschnitt zulässt, sind strassenbegleitende Bäume oder Grünstreifen mitzudenken. Insbesondere in Bereichen mit Zentrumsfunktion ist die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Im Siedlungsgebiet ist auf eine hitzemindernde Strassenraumgestaltung zu achten. Eine gute Sickerfähigkeit und/oder die Fähigkeit Wasser zu speichern sowie das Potenzial für Spontanvegetation mit unversiegelten Flächen sind Eigenschaften, die zu einem angenehmen Siedlungsklima beitragen. Bei der Instandhaltung, der Sanierung, dem Abbruch und dem Neubau von Verkehrsinfrastrukturen werden jährlich grosse Mengen an mineralischen Baustoffen abgetragen oder verbaut. Zur Schonung der natürlichen Ressourcen setzt sich der Kanton Bern für den vermehrten Einsatz von Recycling-Baustoffen und Bauteilen ein, die bereits rezykliert wurden oder einfach rezyklierbar sind sowie mehrfach verwendet werden können.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Grundlagen

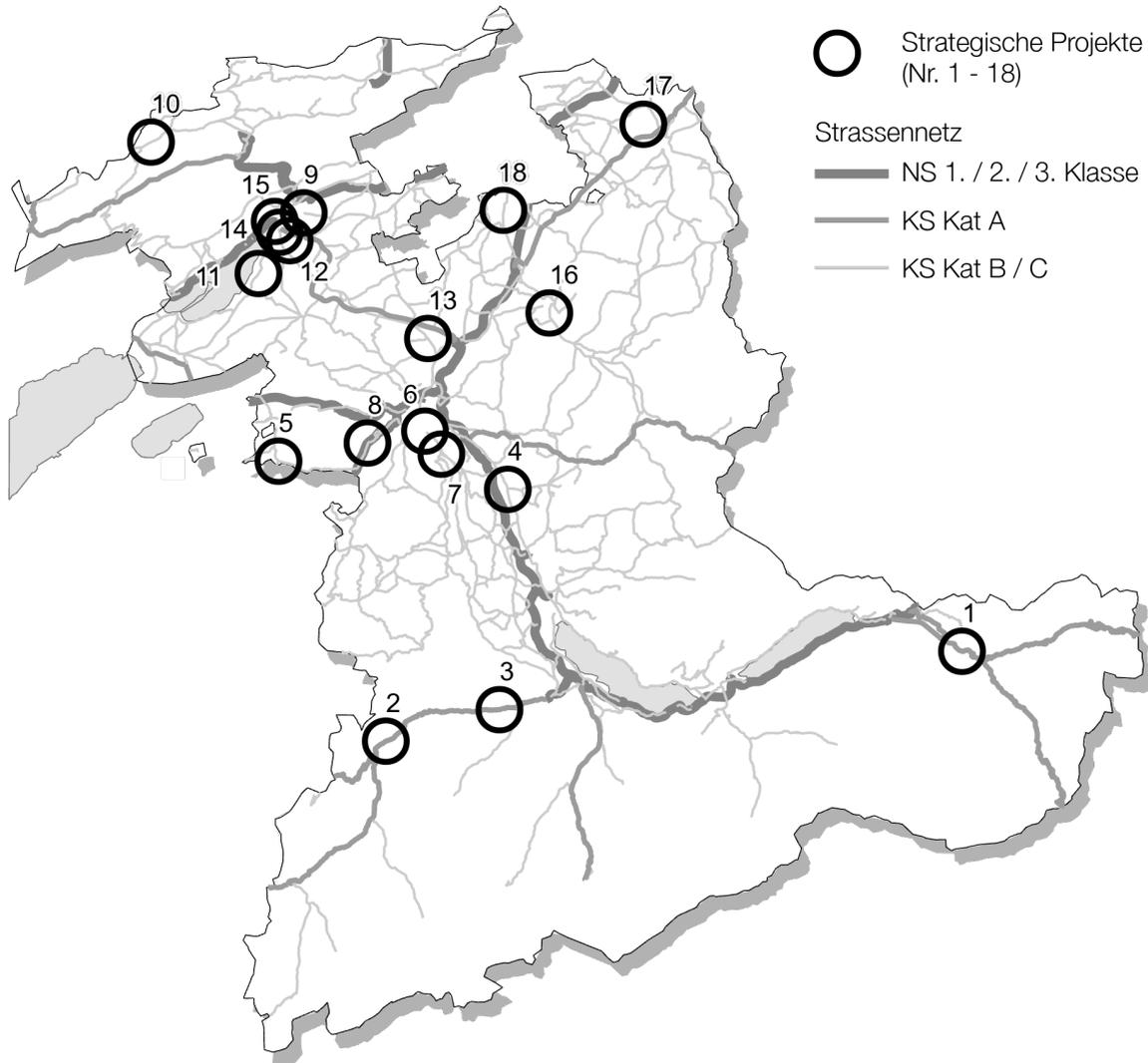
- Strassengesetz (SG)
- Strassenverordnung (SV)
- Strassennetzplan
- Investitionsrahmenkredite Strasse (IRK)
- Rahmenkredit für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen (RK BU)
- Gesamtmobilitätsstrategie 2022 Kanton Bern

Hinweise zum Controlling

Der Strassennetzplan ist auf eine Laufzeit von 16 Jahren ausgelegt. Nach 8 Jahren wird er gesamthaft überarbeitet und nach vier Jahren findet eine Anpassung statt. Kantonal verbindliche Inhalte aus den RGSK und AP können auf Antrag der Region im Rahmen der Aktualisierungen in den Strassennetzplan überführt werden.

Anpassung beschlossen durch den Regierungsrat am 13.09.2023 (RRB 1016/2023)

Strassennetz und strategische Projekte



NS: Nationalstrassen, KS: Kantonsstrassen mit Kategorie A, B oder C gemäss Strassengesetz Art. 25 Abs. 2
 Die einzelnen Festlegungen zum Kantonsstrassennetz können im Strassennetzplan eingesehen werden.

Anpassungen des Ergänzungsnetzes des Bundes

Der Kanton wünscht im Zuge einer baldigen Gesamtüberprüfung des Ergänzungsnetzes die Aufnahme folgender Kantonsstrassen:

Saanen – Gstaad – Col du Pillon (142)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Wilderswil – Zweilütschinen – Grindelwald / Lauterbrunnen (221 / 222)	Zwischenergebnis
Frutigen – Adelboden (223.1)	Zwischenergebnis
Schwarzenburg – Riggisberg – Seftigen – Thun – Schallenberg – Schangnau (189 / 221 / 229.4)	Zwischenergebnis
(Kerzers) – Kallnach – Aarberg – Autobahnanschluss Lyss Süd (22)	Zwischenergebnis
Moutier – Crémines – Kantongrenze (30)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Kirchberg – Burgdorf – Ramsei – Huttwil – Kantongrenze (23)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Niederbipp – Langenthal – Huttwil (244)	Zwischenergebnis

Anpassung beschlossen durch den Regierungsrat am 13.09.2023 (RRB 1016/2023)

Autobahnanschluss Rubigen – Belp – Flughafen (221.2 / 221.3)	Vororientierung
Ramsei – Langnau (243)	Vororientierung

Strategische Projekte

Oberingenieurkreis I Oberland

1	Umfahrung Wilderswil inkl. flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt (221) und inkl. Anschluss Flugplatzareal an A8 (Gemeindeprojekt)	Ausgangslage
2 <u>1</u>	Ausbau Willigen – Chirchet (6; Verstärkung und Ausbau mit Radstreifen)	Festsetzung
3 <u>2</u>	Sanierung Ortsdurchfahrten Simmental (11, Erlenbach , Boltigen)	Ausgangslage / Zwischenergebnis
4 <u>3</u>	Umfahrung Erlenbach im Simmental (11; Projektierungsbeginn ca. 2030)	Vororientierung

Oberingenieurkreis II Bern Mittelland

5	Korrektion Bolligenstrasse Nord Bern und Ostermundigen (234)*	Ausgangslage
6	Korrektion Thunstrasse Muri (6)	Ausgangslage
7 <u>4</u>	Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen (6)	Ausgangslage
8 <u>5</u>	Verkehrssanierung Laupen (179, 233)	Ausgangslage
9 <u>6</u>	Sanierung Seftigenstrasse Bern-Köniz (Projekte SEFT 1 - 3, 221)*	Festsetzung
10 <u>7</u>	Verlegung Zimmerwaldstrasse (1221) und Umgestaltung Umfahrung Kehrsatz (221)*	Festsetzung
11 <u>8</u>	Sanierung Freiburgstrasse Bern-Köniz-Neuenegg (12)*	Festsetzung

Oberingenieurkreis III Seeland / Berner Jura

12 <u>9</u>	Verkehrlich flankierende Massnahmen zum Bau des Ostasts der A5 in Biel (5, 6, 235.1)	Ausgangslage
13 <u>10</u>	Ausbau Kantonsgrenze - Les Reussilles (248.1)	Festsetzung Ausgangslage
14 <u>11</u>	Sanierung und Umgestaltung Ortsdurchfahrten rechtes Bielerseeufer (237.1)	Festsetzung
15 <u>12</u>	Zweckmässigkeitsbeurteilung Porttunnel	Vororientierung
16 <u>13</u>	Sanierung Bärenkreuzung / Zentrum Münchenbuchsee (6)*	Festsetzung
17 <u>14</u>	Sanierung Ortsdurchfahrt Nidau (235)*	Festsetzung
18 <u>15</u>	Sanierung Bernstrasse Biel (Verkehrsachse Bruggmoos–Seevorstadt-Rusel)	Zwischenergebnis

Oberingenieurkreis IV Emmental / Oberaargau

19 <u>16</u>	Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle (23)*	Festsetzung
20 <u>17</u>	Verkehrssanierung Aarwangen (244)	Festsetzung
21 <u>18</u>	Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Utzenstorf	Vororientierung Zwischenergebnis

*: Bestandteil eines Agglomerationsprogrammes

AP-Massnahmen mit Federführung Gemeinden

Vorhaben	Koordinationsstand
----------	--------------------

	Heimberg, Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd	Festsetzung
	Thun, Erschliessung Ringstrasse ESP Thun Nord	Festsetzung
	Steffisburg, Neue Erschliessungsstrasse	Festsetzung

Velorouten mit kantonaler Netzfunktion

Zielsetzung

Die im Sachplan Veloverkehr-Velowegnetz festgesetzten Veloalltags- und -freizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion sind die Grundlage für die Planung und Projektierung verhältnismässiger Massnahmen für attraktiver und sicherer Velowegerouten. Es handelt sich dabei um kantonale Velowegerouten auf und entlang von Kantonsstrassen, Velowegerouten mit kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen und wichtige Velowegerouten auf Gemeinde- und Privatstrassen. Das Massnahmenblatt soll den Vollzug des Bundesgesetzes über die Velowege abdeckensicherstellen.

Hauptziel: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern: TBA
AGR
Bund: Bundesamt für Strassen
Regionen: Alle Regionen
Gemeinden: Alle Gemeinden
Dritte: Nachbarkantone
SchweizMobil

Realisierung

Kurzfristig bis 2026
 Mittelfristig 2027 bis 2030
 Daueraufgabe

Stand der Koordination der Gesamt- massnahme

Festsetzung

Federführung: TBA

Massnahme

Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr gewinnt mit dem anfangs 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über die Velowege weiter an Bedeutung. Der Sachplan Velowegnetz (SVN)verkehr zeigt das angestrebte Netz für den Veloalltags- und freizeitverkehr und den wichtigsten Handlungsbedarf auf. Er weist Netzlücken aus, die es zu schliessen gilt und bezeichnet Korridore in welchen die Linienführung der Veloalltagsrouten zu klären ist. Der Sachplan Veloverkehr teilt die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion nach dem Potenzial in Velovorrangrouten, Hauptverbindungen sowie Basisnetz ein. Der Veloverkehr wird mit dem Ziel weiterentwickelt, das Velofahren für alle Menschen in jedem Alter im gesamten Kantonsgebiet attraktiv und sicher zu machen. Die Umsetzung von schnellen und komfortablen Velovorrangrouten-Velobahnen für den Veloalltagsverkehr ist steht dabei im Fokus. Durch die Förderung des Veloverkehrs entsteht der Bedarf an Abstellanlagen. Die Erstellung von Bike-and-Ride-Anlagen wird vom Kanton finanziell unterstützt.

Vorgehen

Mit dem Sachplan Veloverkehr-Velowegnetz (SVNV) werden insbesondere die Velowege für den Veloalltags- und -freizeitverkehrrouten mit kantonaler Netzfunktion auf oder entlang von Kantonsstrassen und Nationalstrassen dritter Klasse, auf kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen sowie auf Gemeinde- und Privatstrassen festgelegt (Art. 45 SG). Der Sachplan Veloverkehr-Velowegnetz differenziert die Alltagsrouten in Velowege mit dem höchsten, mit einem grossen und einem mittleren Potenzial, Velovorrangrouten (VVR) mit dem höchsten, Hauptverbindungen (HV) mit grossem und Basisnetz (BN) mit mittlerem Velopotenzial. Die wichtigsten physischen und qualitativen Netzlücken und qualitativen Schwachstellen werden ausgewiesen (Anhang 1.1 SVNV). Die Freizeitrouten Velowege mit kantonaler Netzfunktion für die Freizeit umfassen die nationalen, regionalen und lokalen Velolandrouten von SchweizMobil (teilweise mit Routenoptimierungen gemäss Anhang 1.2 SVNV), sowie die wichtigen Mountainbikerouten. Die Koordination von Massnahmen zugunsten eines sicheren und attraktiven Veloverkehrs auf Velowegenrouten mit kantonaler Netzfunktion erfolgt auf Grundlage des Sachplans Veloverkehr-Velowegnetz mit Hilfe der bestehenden übergeordneten Planungsinstrumente (insbesondere Strassennetzplan, Investitionsrahmenkredite Strasse, Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte inkl. Agglomerationsprogramme und regionale Richtpläne Mountainbikerouten). Die Umsetzung setzt genehmigte Strassenpläne voraus. Der Handlungsbedarf zugunsten des Veloverkehrs ergibt sich aus den Wirkungszielen des Strassengesetzes, der Strassenverordnung, der Gesamtmobilitätsstrategie 2022, sowie den Standards Kantonsstrassen und dem Klimaartikel der Kantonsverfassung. Hinweise zur Umsetzung gibt die Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr. Werden im Rahmen von Projekten, die aufgrund des Bundesrechts bewilligt werden, Velorouten-Velowege mit kantonaler Netzfunktion tangiert, so bestimmt die zuständige Behörde Notwendigkeit und Ausmass von Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs anhand der kantonalen Arbeitshilfen, stimmt sie in Rücksprache mit dem kantonalen Tiefbauamt des Kantons Bern mit den Veloanlagen und geplanten Massnahmen auf anschliessenden Strassen und Wegen ab und realisiert sie zulasten der Bauherrschaft.

Abhängigkeiten / Zielkonflikte

Grundlagen

- Strassengesetz (SG)
- Strassenverordnung (SV)
- Sachplan Veloverkehr-Velowegnetz (SVN)
- Strassennetzplan
- Gesamtmobilitätsstrategie 2022
- Standards Kantonsstrassen
- Bundesgesetz über die Velowege

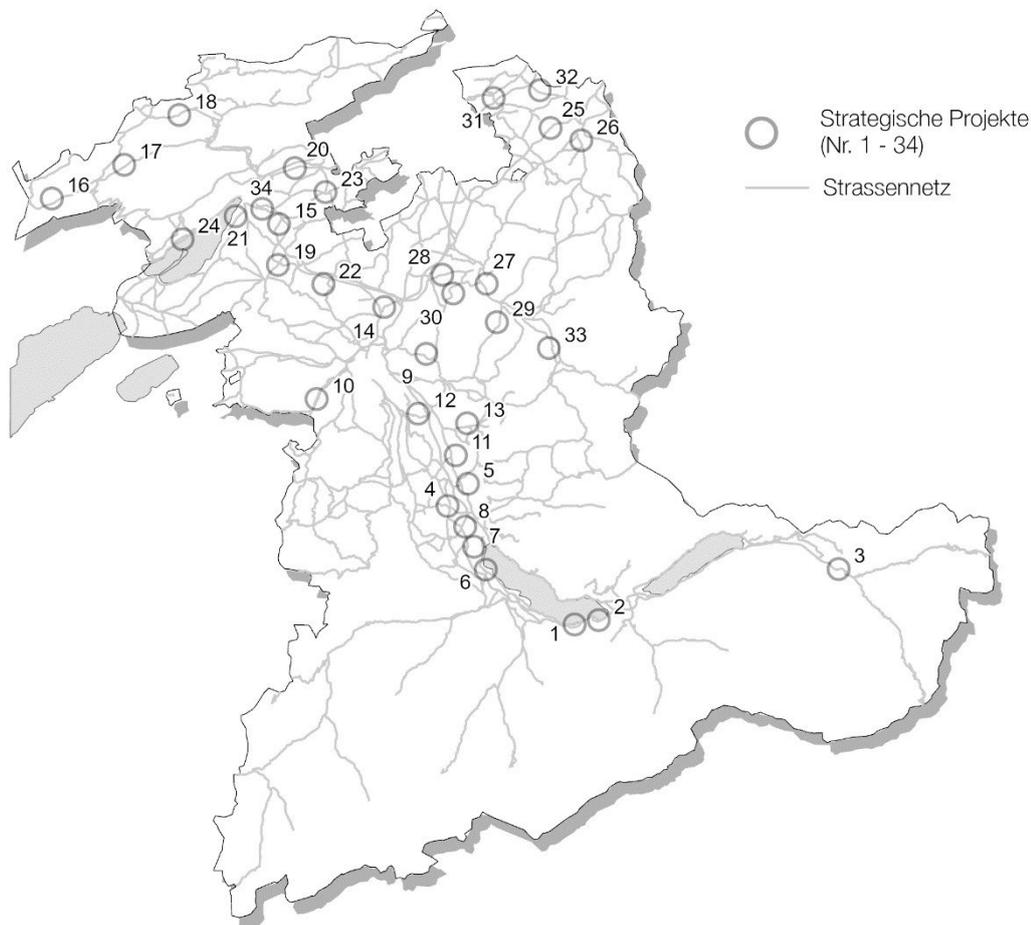
Hinweise zum Controlling

Das Monitoring und Controlling geschieht im Rahmen des Sachplans Veloverkehr-Velowegnetz.

Anpassung beschlossen durch den Regierungsrat am 13.09.2023 (RRB-1016/2023)

Anpassung beschlossen durch den Regierungsrat am 13.09.2023 (RRB 1016/2023)

Velorouten mit kantonaler Netzfunktion



Strategische Projekte zu Gunsten des Veloverkehrs mit Federführung Kanton

Oberingenieurkreis I Oberland

Nr.	Vorhaben	Koordinationsstand
1	Kantonaler Radweg Därligen–Leissigen	Zwischenergebnis
2	Kantonaler Radweg Interlaken West–Därligen	Zwischenergebnis
3	Radverbindung Schattenhalb, Willigen–Chirchet	Festsetzung
4	Radverbindung Heimberg–Uetendorf–Seftigen*	Festsetzung
5	Vorrangroute-Velobahn Aaretal (Kiesen–Thun)	Zwischenergebnis
6	Vorrangroute-Velobahn Thun–Spiez	Vororientierung
7	Vorrangroute-Velobahn Lerchenfeld–Zentrum Oberland–Gwatt	Vororientierung
8	Vorrangroute-Velobahn Uetendorf–Thun*	Vororientierung

Oberingenieurkreis II Bern Mittelland

Anpassung beschlossen durch den Regierungsrat am 13.09.2023 (RRB 1016/2023)

Nr.	Vorhaben	Koordinationsstand
9	Velobahn Vorrangroute -Worbental*	Festsetzung
10	Velobahn Vorrangroute -Wangental (Bern–Thörishaus–Neuenegg)	Zwischenergebnis -Festsetzung
11	Velobahn Vorrangroute -Aaretal (Bern–Münsingen–Kiesen)	Zwischenergebnis
12	Velobahn Vorrangroute -Bern–Belp–Münsingen	Zwischenergebnis
13	Velobahn Vorrangroute -Münsingen–Konolfingen	Vororientierung
14	Velobahn Vorrangroute -Bern–Zollikofen–Schönbühl	Vororientierung

Oberingenieurkreis III Seeland / Berner Jura

Nr.	Vorhaben	Koordinationsstand
15	Velobahn Vorrangroute -Biel–Lyss*	Festsetzung
16	Voie cyclable Renan–La Cibourg	Zwischenergebnis
17	Voie cyclable Villeret–Cormoret	Zwischenergebnis
18	Voie cyclable Tramelan–Tavannes	Vororientierung
19	Velobahn Vorrangroute -Lyss–Aarberg	Vororientierung
20	Velobahn Vorrangroute -Biel–Lengnau–Grenze SO	Vororientierung
21	Velobahn Vorrangroute -Biel–Ipsach (–Sutz-Lattrigen)	Vororientierung
22	Radweg Schüpfen–Kosthofen*	Vororientierung
23	Radweg Dotzigen–Büren–Rüti–Leuzigen–Grenze SO	Zwischenergebnis
24	Radweg La Neuveville–Twann (Umnutzung Bahntrasse Ligerz)*	Zwischenergebnis
34	Brügg, Netzlücke Querung T6*	Festsetzung

Oberingenieurkreis IV Emmental / Oberraargau

Nr.	Vorhaben	Koordinationsstand
25	Velobahn Vorrangroute -Herzogenbuchsee–Langenthal–Grenze AG*	Vororientierung
26	Velobahn Vorrangroute -Aarwangen–Langenthal–Lotzwil*	Vororientierung
27	Velobahn Vorrangroute -Lützelfüh–Burgdorf–Kirchberg (inkl. Radweg Oberburg–Hasle)*	Zwischenergebnis
28	Velobahn Vorrangroute -Burgdorf–Schönbühl	Vororientierung
29	Radverbindung Schafhausen–Hasle	Festsetzung -Ausgangslage
30	Radverbindung Unterbergental*	Vororientierung
31	Radweg Wiedlisbach–Wangen a. A.	Zwischenergebnis

Anpassung beschlossen durch den Regierungsrat am 13.09.2023 (RRB-1016/2023)

32	Radweg Aarwangen–Niederbipp	Zwischenergebnis
33	Radweg Zollbrück–Obermatt	Zwischenergebnis-Festsetzung

*: Bestandteil eines Agglomerationsprogrammes

AP-Massnahmen mit Federführung Gemeinden

Nr.	Vorhaben	Koordinationsstand	Federführung
	Bern, Langsamverkehrsbrücke Breitenrain–Länggasse	Festsetzung	Gemeinde
	Bern, Fuss- und Veloquerung Bern-Ausserholligen	Festsetzung	Gemeinde
	Köniz, Langsamverkehrsverbindung Wabern–Kehrsatz Nord	Festsetzung	Gemeinde
	Köniz, Fuss- und Veloverbindung entlang S-Bahn S6	Zwischenergebnis	Gemeinde

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) realisieren

Zielsetzung

In enger Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden und weiteren Stakeholdern ist die Bewirtschaftung, Aktualisierung und Realisierung der Standortentwicklung für wirtschaftliche Aktivitäten von kantonaler Bedeutung voranzutreiben. Dabei ist die Abstimmung der Verkehrs-, Umwelt-, Finanz- und Wirtschaftspolitik sicherzustellen, unter Berücksichtigung der Siedlungsqualität (Freiräume, öffentliche Räume, gestalterische Bauqualität etc.).

Hauptziele: C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen
G Lösungs- und effizienzorientierte Zusammenarbeit fördern

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR	<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2026
	AÖV	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2027 bis 2030
	AWI	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
	Generalsekretariat FIN		
	TBA		
Gemeinden	Standortgemeinden		Festsetzung
Dritte	Grundeigentümer		
	Hauptstadtregion Schweiz		
	Investoren		
	Transportunternehmungen		
Federführung:	AGR		

Massnahme

In enger Abstimmung mit den Standortgemeinden fördert und bewirtschaftet der Kanton die ESPs. Die Zusammenarbeit zwischen Kanton und ESP-Standortorganisation, der Umfang der kantonalen Leistungen und der erwartete Projektfortschritt sind Gegenstand des Controllings oder werden standortspezifisch in enger Zusammenarbeit zwischen Kanton und beteiligten Standortorganisationen resp. Gemeinden ausgehandelt und verbindlich festgehalten. Bei komplexen, zeitkritischen oder investitionsintensiven Vorhaben sowie Vorhaben, die von grösster kantonaler Bedeutung sind, engagiert sich der Kanton mit zusätzlichen Ressourcen aktiv bei der Sicherstellung des Projekterfolgs. Für die Realisierung der Entwicklungsschwerpunkte setzt der Kanton bei Bedarf das Instrument der kantonalen Überbauungsordnung ein.

Vorgehen

- Standortliste bewirtschaften.
- Finanzielle und personelle Ressourcen zur Sicherstellung des Projekterfolgs (Gesamtprojekt, Einzelprojekte) bereitstellen, insbesondere für die Premium-Standorte.
- Periodisches Monitoring und Controlling durchführen und den Regierungsrat über den Projektfortschritt orientieren.
- Beteiligte, Betroffene und Öffentlichkeit mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen über die Projektfortschritte informieren.
- Bei Bedarf können Gemeinden, Regionen oder kantonale Stellen einen Antrag für die Neuaufnahme von ESP-Standorten stellen. Basierend auf den Ergebnissen des ESP-Controllings können ESP Standorte auch gestrichen werden.

Gesamtkosten:			Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
100%	350'000 Fr.		Finanzierungsart:
davon finanziert durch:			<input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung
Kanton Bern	100%	350'000 Fr.	<input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung
Bund		Fr.	<input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:
Regionen		Fr.	Finanzierungsnachweis
Gemeinden		Fr.	<input checked="" type="checkbox"/> Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten
Andere Kantone		Fr.	
Dritte		Fr.	

Bemerkung: Nur Kosten für die Gesamtleitung einer 4-jährigen Programmperiode.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Raumkonzept Kanton Bern
- Prioritätensetzung öffentlicher Verkehr
- Prioritätensetzung grössere Strassenbauvorhaben
- Einhaltung der lufthygienischen Handlungsspielräume
- Arbeitszonenbewirtschaftung (gemäss Massnahmenblatt A_05)
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK)
- [Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistikutnutzungen \(gemäss Massnahmenblatt B_03\)](#)

Grundlagen

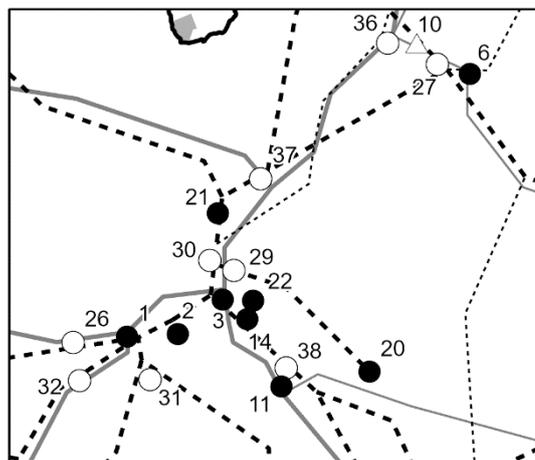
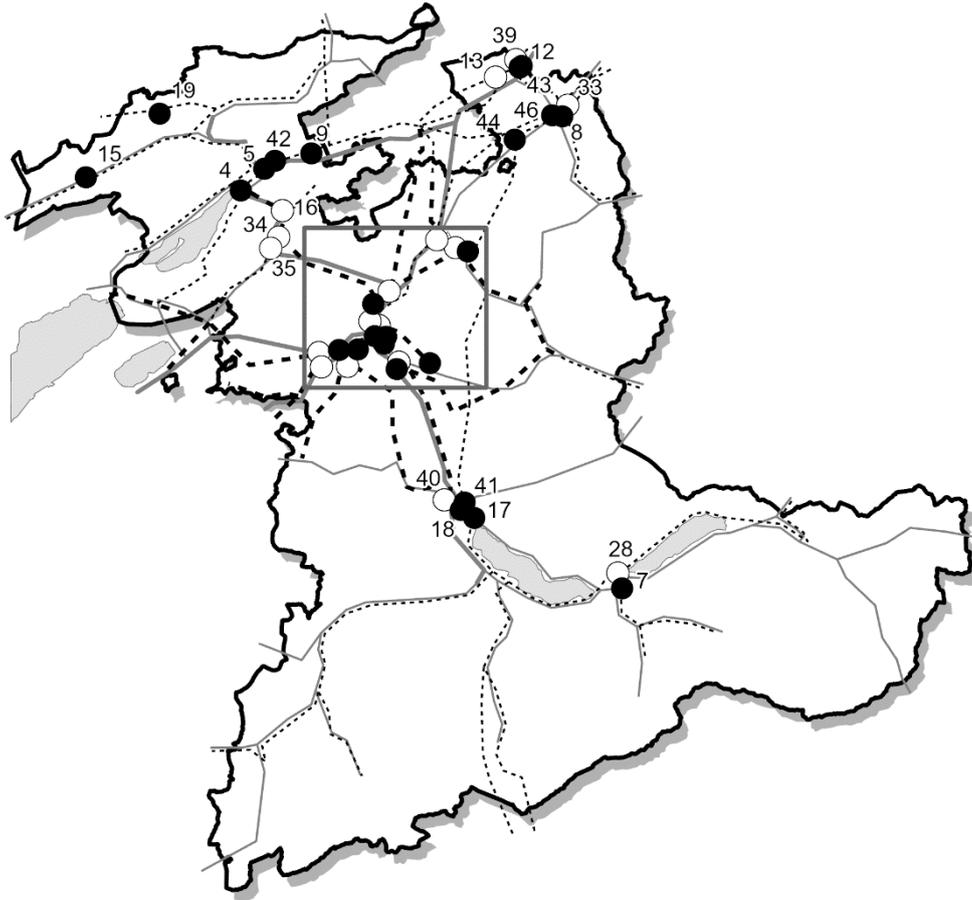
9. Zwischenbericht der Arbeitsgruppe ESP z.H. des Regierungsrates von 2020. AG ESP/AGR. Bern

Hinweise zum Controlling

ESP-Monitoring, ESP-Controlling, Zwischenberichte zum ESP-Programm

Fortschreibung beschlossen durch die Direktion für Inneres und Justiz am 26.08.2022

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP)



- aktiv bewirtschafteter ESP/SAZ-Standort
- weitgehend realisierter ESP-Standort
- △ sistierter ESP-Standort

- S-Bahn-Linien
- übrige Bahnlinien

- Autobahn
- Strasse

Schwerpunkt Nutzung	Verkehrerschliessung	Schwerpunkt Nutzung	Verkehrerschliessung
ESP-D Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung		SAZ Strategische Arbeitszonen	
<ul style="list-style-type: none"> - Dienstleistung - Freizeit - Detailhandel 	<ul style="list-style-type: none"> - Zentral gelegen - Optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr - EGK B/C⁺) 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Industrielle und gewerbliche Produktion</u> - <u>Grosse Projekte</u> - <u>Businessparks</u> 	<ul style="list-style-type: none"> - Nähe bestehender Autobahnanschluss (entlang Verkehrsachsen A1, A5, A6, A12, A16) - <u>Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gemäss den übergeordneten rechtlichen Bestimmungen</u> - <u>Erschliessungsmöglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr</u>
ESP-A Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten		SAZ <u>unterscheiden sich von ESP-A</u> <u>zeichnen sich aus</u> durch <u>M</u> <u>grössere zusammenhängende</u> Flächen (<u>ab 10</u> <u>mindestens ca. 5</u> ha), unüberbaut	
<ul style="list-style-type: none"> - Industrielle / gewerbliche Produktion - Vorwiegend auf MIV ausgerichtete Nutzungen ebenfalls möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - Nähe bestehender Autobahnanschluss (entlang Verkehrsachsen A1, A5, A6, A12, A16) - Erschliessungsmöglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr - EGK D/E⁺) 	<ul style="list-style-type: none"> M <u>vorrangig für grosse Projekte reserviert</u> M <u>Koordinierte bei Bedarf koordinierte</u> Planungsverfahren (<u>bei Bedarf ggf.</u> kantonale Überbauungsordnung), kurzfristige Verfügbarkeit über Kaufrechtsverträge geregelt - <u>Reserviert für Grossprojekte (geringe Etappierbarkeit)</u> 	
ESP Erfüllen mehrere Profile, keine eindeutige Zuordnung möglich			

⁺Die genauen Anforderungen an die Erschliessungsgütekategorie bei Standorten mit EGK B/C und EGK D/E hängen von der Arbeitsplatzdichte, von der bestehenden Erschliessungsgüte und vom Nutzungsprofil der betroffenen Gebiete ab.

KS: Koordinationsstand der Standorte: FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis, VO: Vororientierung, AL: Ausgangslage

Tabelle 1: Aktiv bewirtschaftete ESP / SAZ-Standorte

Nr.	Standorte	Typ	KS	Nr.	Standorte	Typ	KS
1	Bern Ausserholligen (1, 2, 3, 4)	ESP	FS	17	Thun Bahnhof (4)	ESP-D	FS
2	Bern Bahnhof (2, 4)	ESP-D	FS	18	Thun Nord (1, 2)	ESP	FS
3	Bern Wankdorf (1, 2, 3, 4)	ESP	FS	19	Tramelan Fin des Lovières	ESP-A	FS
4	Biel / Bienne Masterplan (2, 3, 4)	ESP-D	FS	20	Worb Worboden	ESP-A	FS
5	Biel Bözingenfeld (1, 2, 3)	ESP-A	FS	21	Zollikofen / Münchenbuchsee (5)	ESP-D	FS
6	Burgdorf Bahnhof (4)	ESP-D	FS	22	Ostermundigen Mösli	SAZ	ZE
7	Interlaken Flugplatz	ESP / SAZ	FS	41	Steffisburg Bahnhof	ESP	FS
8	Langenthal Bahnhof (4)	ESP-D	FS	42	Biel / Pieterlen	SAZ	VO
9	Lengnau Lengnaumoos	ESP-A	FS	43	Niederbipp Stockmatte (2)	ESP-A	ZE
11	Muri Gümligenfeld (3)	ESP-A	FS	44	Herzogenbuchsee Bahnhof (4)	ESP-D	FS
12	Niederbipp / Oensingen (interkantonal) (2)	ESP-A	ZE	45	<u>Ins-Zbangmatte</u>	<u>SAZ</u>	<u>FS</u>
14	Ostermundigen Bahnhof (2, 4)	ESP-D	FS	46	Langenthal-Thunstetten Oberhard-Wolfhusenfeld	ESP-A / SAZ	ZE
15	St-Imier Rue de la Clef	ESP-A	FS				

Tabelle 2: Weitgehend realisierte ESP-Standorte

Nr.	Standorte	Typ	KS	Nr.	Standorte	Typ	KS
13	Oberbipp	ESP-A	FS	33	Langenthal Steiachermatte	ESP-A	FS
16	Studen	ESP-A	FS	34	Lyss Bahnhof (3)	ESP-D	FS
26	Bern Brünnen (3)	ESP	FS	35	Lyss Grien Süd	ESP-A	FS
27	Burgdorf Buechmatt	ESP-A	FS	36	Lyssach / Rüdtilgen-Alchenflüh (3)	ESP-A	FS
28	Interlaken Bahnhof Ost	ESP-D	FS	37	Moosseedorf Moosbühl (3,5)	ESP-A	FS
29	Ittigen Papiermühle	ESP-D	FS	38	Muri-Gümligen Bahnhof	ESP-D	FS
30	Ittigen Worblaufen	ESP-D	FS	39	Niederbipp	ESP-A	FS
31	Köniz Liebefeld	ESP	FS	40	Uetendorf	ESP-A	FS
32	Köniz Juch (3)	ESP-A	FS				

Diese ESP-Standorte wurden mit Regierungsratsbeschluss vom 22.10.2008 (RRB 1740) resp. 17.10.2012 (RRB 1434) resp. 23.11.2016 (RRB 1316) aus der aktiven Bewirtschaftung des ESP Programms entlassen. Sie haben einen weit fortgeschrittenen Realisierungsstand erreicht (infrastrukturelle Ausstattung und realisierte Nutzungen) und es existiert kein absehbarer, grösserer Koordinationsbedarf zwischen Kanton und ESP-Standortgemeinde. Sie behalten das kantonale ESP-Label beziehungsweise den ESP-Status.

Tabelle 3: Sistierter ESP-Standort

Nr.	Standorte	Typ	KS
10	Lyssach, Schachen Buechmatt	ESP / SAZ	ZE

Dieser ESP-Standort wurde mit Regierungsbeschluss vom 17.10.2012 (RRB 1434) aus der aktiven Bewirtschaftung des ESP Programms entlassen und sistiert. Der Standort bleibt als strategisch wichtige Fläche im kantonalen Richtplan enthalten.

(1) Premium-Standorte: Standorte, die einen besonders hohen Koordinationsbedarf erfordern, langfristig von höchstem kantonalen Interesse sind sowie ein hohes Engagement der Standortgemeinden aufweisen

(2) Standorte, die zu den Top-Entwicklungsstandorten der Hauptstadtregion Schweiz gehören

(3) Standorte, an denen Verkehrsintensive Vorhaben (ViV, Massnahme B_01) grundsätzlich zugelassen oder bereits vorhanden sind

(4) ESP, welche sich auch für Wohnnutzung eignen (siehe Rückseite 3)

(4)(5) Standorte, an denen Vorranggebiete für Logistiknutzungen (MB B_03) ausgewiesen sind

Anforderungen an ESP-Standorte, welche sich für Wohnnutzung eignen

Eine zusätzliche Wohnnutzung im Vergleich zum planungsrechtlichen Stand ist nur in ESP-Standorten zugelassen, die dafür bezeichnet sind (Fussnote 4, Tabelle 1 auf der Rückseite 2). Für die konkrete Umsetzung gelten die folgenden Anforderungen.

Die bestehende Ausrichtung des ESP-Programms bleibt auch in Standorten, welche sich für die Wohnnutzung eignen, bestehen; ESPs dienen in erster Linie der Ansiedlung von Arbeitsplätzen mit einer hohen Wertschöpfung. Die bezeichneten Standorte zeichnen sich durch eine besondere zentralörtliche, wirtschaftlich sehr attraktive Lage und durch eine Eignung für eine verdichtete, qualitativ hochstehende Nutzungsweise (Arbeits- und Wohnnutzung) aus. Um eine koordinierte Entwicklung zu gewährleisten, welche die verschiedenen raumplanerischen und wirtschaftspolitischen Interessen berücksichtigt, wird in diesen Standorten eine Nutzungsdurchmischung zugelassen. Die erwünschte räumliche Entwicklung des gesamten ESPs wird durch die Standortgemeinden im Rahmen ihrer Planung gesichert und mit der räumlichen Entwicklung des gesamten Gemeindegebiets abgestimmt.

Für die Festlegung eines zusätzlichen Wohnanteils und zur konkreten Lokalisierung der Wohnnutzung im ESP-Standort werden im Einzelnen folgende Anforderungen gestellt:

- M Die Standortgemeinde erarbeitet eine räumliche Analyse des gesamten ESPs
- M Darauf basierend werden Entwicklungsziele der erwünschten räumlichen Entwicklung des gesamten ESPs formuliert. Dabei sind die Ansiedlung von Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung und eine hochwertige städtebauliche Verdichtung unter Berücksichtigung der Siedlungsqualität (Freiräume, öffentliche Räume, gestalterische Bauqualität etc.) sicherzustellen.
- M Die Standortgemeinde erstellt eine Gesamtübersicht über die vorhandenen Innentwicklungspotenziale (Nutzungsreserven und -potentiale) in der Gemeinde. Sie weist nach, dass Wohnstandort-Alternativen im gesamten

Gemeindegebiet geprüft wurden (inkl. Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen nach RGSK) und eine sachbezogene Interessenabwägung vorgenommen wurde. Die Interessenabwägung ist offenzulegen.

- M Die Standortgemeinde weist nach, dass kein zusätzlicher Baulandbedarf für Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung im Dienstleistungsbereich ausserhalb des ESP-Perimeters absehbar ist. Der Nachweis ist offenzulegen
- M Die Standortgemeinde stellt die regionale Abstimmung des Bedarfs an Arbeits- und Wohnzonen sicher (Berücksichtigung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete gemäss RGSK).
- M Die wesentlichen Inhalte dieser Vorarbeiten sind in der kommunalen Richt- und/oder Nutzungsplanung (z.B. Überbauungsordnung) für den gesamten ESP-Perimeter behörden- bzw. grundeigentümergebunden zu sichern und im Bericht nach Art. 47 RPV offenzulegen.

Massnahme C_04: Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) realisieren: Anpassung der Merkmale für die SAZ-Standorte sowie Streichung der strategischen Arbeitszone (SAZ) Ins Zbangmatte

Erläuterungen

Im Rahmen des Richtplancontrollings 2024 sollen im Massnahmenblatt C_04 die Merkmale für die strategischen Arbeitszonen (SAZ) angepasst und der Standort SAZ Ins Zbangmatte gestrichen werden.

Anpassung der Merkmale für die SAZ-Standorte

Im Kanton Bern ist die Sicherstellung von SAZ seit Jahren ein wichtiges Anliegen. SAZ werden seit 1998 als Teil des Programms der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP-Programm) ausgeschieden und bewirtschaftet. Ziel des Projekts SAZ ist es, an verschiedenen Standorten im Kanton grössere zusammenhängende Flächen für grössere Projekte planerisch soweit bereitzustellen, dass diese bei Bedarf innerhalb von wenigen Monaten baureif sind. Die Erfahrung zeigt, dass die rasche Verfügbarkeit eines Grundstücks eine wichtige Voraussetzung für den Standortentscheid eines Unternehmens ist. SAZ sind somit ein Baustein zur Förderung des Wirtschaftsstandorts Kanton Bern.

Die Realisierung von SAZ-Standorten erwies sich bisher als schwierig; kein Standort konnte erfolgreich umgesetzt werden. Da aber die Nachfrage nach grösseren zusammenhängenden Flächen für die Ansiedlung von Betrieben nach wie vor besteht, ist der Kanton Bern jedoch weiterhin bestrebt, SAZ-Standorte bereitzustellen.

Seit einiger Zeit führt der Kanton Bern Abklärungen zur Optimierung der gängigen Praxis durch. Im Rahmen des Richtplancontrollings 24 geht es zunächst darum, die im Massnahmenblatt C_04 definierten Merkmale für SAZ-Standorte den aktuellen Bedürfnissen anzupassen. Ziel ist es, den bestehenden Standorten mehr Dynamik und Flexibilität zu verleihen und damit ihre Realisierungschancen zu erhöhen.

Streichung der SAZ Ins Zbangmatte

Im Jahr 2015 wurde das Gebiet Zbangmatte in der Gemeinde Ins als optimaler Standort für die Schaffung einer SAZ in den kantonalen Richtplan, Massnahmenblatt C_04 aufgenommen. Die Fläche von gut 10 ha liegt optimal an einem Normalspur-Bahnhof und mit Anschluss an eine Hochleistungsstrasse. Die SAZ hat mit der Erschliessung, dem Arbeitsplatzpotenzial und der einfachen Grundeigentümerstruktur eine hohe Standortgunst.

Mit der Bezeichnung als SAZ verpflichtet sich der Kanton Bern, das Areal in enger Zusammenarbeit mit der Standortgemeinde Ins und den weiteren Betroffenen so weiterzuentwickeln, dass Grossprojekte mit koordinierten Planungsverfahren kurzfristig angesiedelt werden können.

Im Jahr 2017 konnte das Verfahren einer kantonalen Überbauungsordnung (KUeO) durch die Direktion für Inneres und Justiz (DIJ) gestartet werden. Die vorbereitenden Arbeiten wurden unter Einbezug der Standortgemeinde Ins abgeschlossen. In der kommunalen Abstimmung vom Mai 2022 wurde der Erschliessungskredit durch die Stimmbevölkerung abgelehnt und dem Gemeinderat die notwendige Kompetenz für den Landverkauf nicht erteilt. Aufgrund dieser fehlenden Grundlagen hat die DIJ am 1. Juli 2022 beschlossen, das Planungsverfahren für den Erlass der KUeO «Strategische Arbeitszone (SAZ) Ins Zbangmatte» (mit Baubewilligung für die Basiserschliessung) abzubrechen.

Aufgrund dieser Rahmenbedingungen ist es unmöglich, kurz- oder mittelfristig die SAZ Ins Zbangmatte zu realisieren. Deshalb wird der SAZ-Standort im Rahmen des Richtplancontrolling 24 aus dem kantonalen Richtplan entlassen.

Ortsplanung und Energieversorgung abstimmen

Zielsetzung

Der Kanton und die Gemeinden fördern die Abstimmung zwischen der räumlichen Entwicklung und der Energieversorgung. Sie setzen sich aktiv für die Begrenzung der Klimaveränderung und deren nachteiliger Auswirkung ein (u.a. durch den Einsatz erneuerbarer Energieträger) und nutzen dabei Synergien im Bereich Luftthygiene.

Hauptziele: D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten
F Funktionale Räume und regionale Stärken fördern

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGI	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2026
	AGR	<input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig	2027 bis 2030
	AUE	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
Bund	Bundesamt für Energie		Festsetzung
Regionen	Alle Regionen		
Gemeinden	Alle Gemeinden		

Federführung: AUE

Massnahme

- Der Kanton wirkt darauf hin, dass die Gemeinden u.a. bei Ortsplanungsrevisionen einen Beitrag zur effizienten und klima-neutralen Energienutzung leisten (Förderung von erneuerbaren Energien, Förderung besonders energieeffizienter Bauweise) und dort, wo einheimische erneuerbare Energieträger in bedeutendem Masse verfügbar sind (u.a. basierend auf kommunaler Energierichtplanung), auch entsprechende Ziele in der Ortsplanung festlegen.
- Der Kanton unterstützt bei "energie- und klimarelevanten" Gemeinden (siehe Rückseite) die Abstimmung ihrer räumlichen Entwicklung und der Energieversorgung, indem er nach Bedarf Leistungsvereinbarungen mit den betroffenen Gemeinden abschliesst. Dabei nutzt er auch Synergien im Bereich Luftthygiene.
- Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Erarbeitung, Aktualisierung und Umsetzung ihrer kommunalen Richtpläne Energie gezielt mit den vorhandenen Ressourcen, insbesondere mit dem Bereitstellen von Mustervorschriften sowie unter Beizug/Beihilfe der regionalen Energieberatungsstellen.
- Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Überprüfung der Umsetzung ihrer kommunalen Richtpläne Energie, insbesondere bei den raumrelevanten Massnahmen. Er stellt geeignete Instrumente für das Monitoring zur Verfügung und berät die Gemeinden beim Controlling-
- Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Erarbeitung ihrer Energie- und/oder Klimastrategie (AUE).

Vorgehen

- Kommunikation und Grundlagen (Daueraufgabe)
 - Verbreiten der Grundlagen und Unterstützungshilfen an die Gemeinden, Regionen etc. (AUE)
 - Einbezug der öffentlichen, regionalen Energieberatungsstellen und der Regionen zur Sensibilisierung und Beratung der Gemeinden im Bereich Energie und Raumplanung (AUE/AGR)
 - Bereitstellen der Grundlagen zur Beratung und Prüfung von Planungen-Energieplanungen (AGR/AUE)
 - Energie- und Klimadatenplattform als Grundlage und als Monitoring-Instrument an die Gemeinden vermitteln (AUE)
 - ~~E. Bereitstellen der Grundlagen zum Monitoring von raumrelevanten Massnahmen der kommunalen Richtpläne Energie durch die Gemeinden.~~
 - F.E. Organisieren von Anlässen zum Austausch von Informationen und Erfahrungen für die Gemeinden und Planenden zur Umsetzung der Richtpläne Energie (AUE)
 - G.F. Bereitstellen von Mustern für die kommunalen Energievorschriften in der baurechtlichen Grundordnung oder in Überbauungsordnungen (AUE/AGR)
- Unterstützen der Gemeinden bei der Umsetzung von energie- und klimaschutzrelevanten Instrumenten Vereinbarungen mit "energierelevanten"-Gemeinden (BEakom-Absichtserklärung)
 - Ermitteln des Handlungsbedarfs der einzelnen Gemeinden (AUE)
 - Vereinbarungen als Basis für eine kantonale Unterstützung mit den interessierten Gemeinden (AUE)
 - Energiestadt-Label und Klimastrategien fördern, auch in kleineren und mittleren Gemeinden (AUE)
 - Ergänzung der Ortsplanungen mit den notwendigen Vollzugsinstrumenten (z.B. Energierichtplan, Realisierungsprogramm) durch die Gemeinden und/oder Auslösen von gezielten Aktivitäten z.B., Förderung energieeffizienter Gebäudestandards, Massnahmen im Bereich Verkehr.
 - ~~Abschluss u.a. von Vereinbarungen (BEakom) als Basis für eine kantonale Unterstützung mit den interessierten Gemeinden (AUE)~~
 - ~~Regelmässige Überprüfung der Umsetzung des BEakom.~~

Gesamtkosten:	100%	2'500'000 Fr.
davon finanziert durch:		
Kanton Bern	20%	500'000 Fr.
Bund	5%	125'000 Fr.
Regionen	10%	250'000 Fr.
Gemeinden	55%	1'375'000 Fr.
Andere Kantone		Fr.
Dritte	10%	250'000 Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern**Finanzierungsart:**

- Als Teil der Erfolgsrechnung
 Als Teil der Investitionsrechnung
 Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis

- Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten

Bemerkung: Die Finanzierung von Bund, Regionen, Gemeinden und Dritten muss noch gesichert werden.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

~~Die Umsetzung der Energi Richtpläne wird nur langsam vorangehen, solange die Energiepreise tief sind. Dies kann sich mit dem CO₂-Gesetz und der Verknappung der Ressourcen aber rasch ändern. In der Zwischenzeit soll mit einem geeigneten Monitoring und wirkungsvollen Controlling die Relevanz der Umsetzung raumrelevanter Massnahmen von kommunalen Energi Richtplänen bekräftigt werden. Der Kanton und die Gemeinden leisten aufgrund des kantonalen Verfassungsauftrags (Art. 31a BV, seit 2021) ihren erforderlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050. Dazu sind die Aktualisierung und die rasche Umsetzung der Richtpläne Energie wichtig. Mit dem nationalen Klimaschutzgesetz (KIG, seit 2023), dem Bundesgesetz über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien und der Totalrevision des CO₂-Gesetzes werden entsprechende Massnahmen auf Bundesebene umgesetzt. Dabei geht es auch um die Förderung von «kommunalen und überkommunalen räumlichen Energieplanungen zur Nutzung erneuerbarer Energien und von Abwärme».~~

Bei den Kosten handelt es sich um eine grobe Schätzung. In den Kosten für Dritte sind deren amortisierbare Investitionen nicht inbegriffen. Synergien zum Massnahmenplan Luft sind zu nutzen.

Grundlagen

~~Klimaschutzgesetz (KIG, seit 2023), Bundesgesetz über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien, CO₂-Gesetz, Raumplanungsgesetz (RPG), Verfassung des Kantons Bern, Kantonales Energiegesetz (KE nG), Energieverordnung (KE nV), Kantonale Energiestrategie 2006; Arbeitshilfe Kommunaler Richtplan Energie (AGR/AUE 2011), regionale und kommunale Richtpläne Energie, Programm EnergieSchweiz für Gemeinden, Energiestadt, Massnahmenplan Luft ~~(KIGA, 2004)~~.~~

Hinweise zum Controlling

Zielsetzung zur Energieversorgung in vorgeprüften / genehmigten Ortsplanungen, Anzahl abgeschlossene Vereinbarungen ~~(z.B. über die Förderung von Klimastrategien)~~ mit "energie- und klimarelevanten Gemeinden" und Umsetzungsstand raumrelevanter Massnahmen kommunaler Richtpläne Energie.

Energie- und klimarelevante Gemeinden

Die nachfolgende Liste enthält jene Gemeinden, in denen mit einer Abstimmung der räumlichen Entwicklung und Energieversorgung mittels eines aktuellen kommunalen Richtplans Energie, mittel- bis langfristig eine besonders grosse Wirkung erzielt werden kann. Synergien zur Lufthygiene sind dabei zu nutzen. Es handelt sich in der Regel um Gemeinden mit mehr als 5000 Einwohnern, erfasst wurden jedoch auch kleinere Gemeinden, die über ein besonders grosses Entwicklungspotential (überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum / spezielle Arbeitszonen) verfügen.

Der Kanton empfiehlt allen Berner Gemeinden, eine Klimastrategie zu erarbeiten und ihre räumliche Entwicklung auf das Ziel der Klimaneutralität auszurichten (Art. 31a BV). Die nachfolgend in drei Kategorien aufgelisteten Gemeinden sind besonders energie- und/oder klimarelevant (vgl. Energie- und Klimadatenplattform des Kantons), weshalb ihnen eine besondere Verantwortung bei der Erfüllung des Verfassungsauftrags zukommt.

Energie- und klimarelevante Gemeinden mit der Pflicht zu einem aktuellen kommunalen Richtplan Energie (im Sinne von Art.10 KEnG)

Die folgende Liste enthält jene energie- und klimarelevanten Gemeinden, die zur Abstimmung ihrer räumlichen Entwicklung und künftig klimaneutralen Energieversorgung einen kommunalen Richtplan Energie zu erlassen und aktuell zu halten haben (gemäss Art. 10 Abs. 2 KEnG). Es handelt sich in der Regel um Gemeinden mit mehr als 5000 Einwohnern.

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| 1. Belp | 19. (Moutier *) |
| 2. Bern ** | 20. Münchenbuchsee * |
| 3. Biel ** | 21. Münsingen ** |
| 4. Bolligen | 22. Muri bei Bern * |
| 5. Brugg * | 23. Nidau * |
| 6. Burgdorf * | 24. Ostermundigen * |
| 7. Fraubrunnen | 25. Saanen |
| 8. Frutigen | 26. Schwarzenburg * |
| 9. Heimberg | 27. Spiez * |
| 10. Herzogenbuchsee * | 28. Steffisburg * |
| 11. Interlaken * | 29. Sumiswald |
| 12. Ittigen | 30. Thun * |
| 13. Kirchberg (BE) | 31. Uetendorf * |
| 14. Köniz ** | 32. Unterseen |
| 15. Langenthal * | 33. Urtenen-Schönbühl * |
| 16. Langnau im Emmental | 34. Worb * |
| 17. Lyss * | 35. Wohlen bei Bern ** |
| 18. Moosseedorf * | 36. Zollikofen * |

* Label Energiestadt

** Energiestadt und European Energy Award®GOLD

Gemeinden, die aufgrund ihrer Bevölkerungszunahme und/oder spezieller Arbeitszonen energie- und zum Teil klimarelevant (***) sind und in denen der konkrete Handlungsbedarf für bestimmte Teilgebiete abgeklärt werden soll.

In diesen Gemeinden soll der konkrete Handlungsbedarf für bestimmte Teilgebiete abgeklärt werden.

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| 1. Bönigen | 13. Port |
| 2. Grossaffoltern *** | 14. Rubigen *** |
| 3. Ins *** | 15. Rüderswil |
| 4. Laupen | 16. Schüpfen *** |
| 5. Lotzwil | 17. Seedorf |
| 6. Lyssach | 18. Saint-Imier *** |
| 7. Matten | 19. Toffen |
| 8. Meikirch | 20. Utzenstorf *** |
| 9. Meiringen *** | 21. Vechigen *** |
| 10. Neuenegg *** | 22. Wattenwil |
| 11. Niederbipp *** | 23. Wichtrach *** |
| 12. Oberdiessbach | 24. Wilderswil |

*** Gemeinden mit besonders hohem Treibhausgas-Ausstoss (klimarelevant)

Weitere klimarelevante Gemeinden

Nicht energierelevante Gemeinden mit besonders hohem Treibhausgas-Ausstoss (vgl. Treibhausgasbilanzierung des Kantons).

- | | |
|--------------|--------------------|
| 1. Aarberg | 11. Madiswil |
| 2. Adelboden | 12. Mühleberg |
| 3. Diemtigen | 13. Oberbipp |
| 4. Eggwil | 14. Péry-La Heutte |

5. Grindelwald

6. Hindelbank

7. Huttwil

8. Kernenried

9. Konolfingen

10. Lützelflüh

15. Rapperswil (BE)

16. Reichenbach im Kandertal

17. Roggwil (BE)

18. Sigriswil

19. Tramelan

20. Wiedlisbach

Massnahme C_08: Ortsplanung und Energieversorgung abstimmen

Ausgangslage

Gemäss Artikel 31a der Berner Verfassung (Klimaschutzartikel BV) setzen sich der Kanton und die Gemeinden aktiv für die Begrenzung der Klimaveränderung und deren nachteiliger Auswirkungen ein. Sie leisten im Rahmen ihrer Kompetenzen den erforderlichen Beitrag zur Erreichung der **Klimaneutralität** bis 2050 und stärken die Fähigkeit zur Anpassung an die nachteiligen Auswirkungen der Klimaveränderung. Diese Massnahmen sind insgesamt auf eine Stärkung der Volkswirtschaft auszurichten sowie umwelt- und sozialverträglich auszugestalten.

Begriffe

Mit **Energieversorgung** ist gemäss der Definition im Artikel 4 des kantonalen Energiegesetzes (KENG) die Gewinnung, Umwandlung, Lagerung, Bereitstellung, der Transport, die Übertragung und Verteilung von Energieträgern und Energie für Gebäude und Anlagen gemeint.

Mit **klimaneutraler Energieversorgung** ist eine Energieversorgung gemeint, die keine negativen Auswirkungen auf das Klima hat. Das bedeutet, dass die Versorgung mit Wärme, Strom und anderen Energieformen keine zusätzlichen Treibhausgas-Emissionen verursacht oder diese Emissionen vollständig kompensiert werden. Um eine klimaneutrale Energieversorgung zu erreichen, werden verschiedene Massnahmen ergriffen, darunter die Steigerung der Energieeffizienz sowie die verstärkte Nutzung von Abwärme und von erneuerbaren Energiequellen wie Sonne, Wind, Wasser, Umweltwärme und Biomasse. Kommunale und regionale Energi Richtpläne unterstützen diesen Prozess, indem Energieangebote und Energienachfrage räumlich koordiniert und die Nutzung von lokal vorhandenen, standortgebundenen erneuerbaren Energien gesichert werden.

Mit **energierelevanten Gemeinden** sind besonders bevölkerungsreiche Gemeinden gemeint (in der Regel Gemeinden mit mehr als 5000 Einwohnerinnen und Einwohnern). Die kantonale Energiestrategie 2006 strebt an, dass die 60 energierelevanten Gemeinden bis 2035 einen kommunalen Richtplan Energie genehmigt haben. Um dieses Ziel zu erreichen, verpflichtet das KENG die im kantonalen Richtplan bezeichneten grösseren energierelevanten Gemeinden, innerhalb von zehn Jahren einen kommunalen Richtplan Energie zu erstellen. Derzeit handelt es sich dabei um 36 Gemeinden.

Der kantonale Richtplan führt weitere 24 energierelevante Gemeinden auf, bei denen die räumliche Energieplanung eine grosse Wirkung entfalten kann. Für diese Gemeinden bleibt das Instrument wie für alle anderen nicht energierelevanten Gemeinden freiwillig, der Kanton fördert aber dessen Einführung finanziell.

Mit **klimarelevanten Gemeinden** sind Gemeinden mit einem besonders hohen Treibhausgas-Ausstoss gemeint. Die im aktuellen Massnahmenblatt C_08 aufgeführten klimarelevanten Gemeinden sind gemäss [Energie- und Klimadatenplattform \(be.ch\)](#) die grössten Treibhausgas-Emittenten des Kantons. Die Berechnung der Emissionen erfolgte gemäss kantonaler Klimametrik. Betrachtet wird das Total der absoluten Zahlen des Jahres 2022 über alle erhobenen Sektoren (Wärme, Verkehr, Landwirtschaft, Industrie, flüchtige Emissionen, Energieumwandlung, Abwasser und Abfall) in Anzahl Tonnen CO₂-Äquivalente (t CO₂eq). Aufgrund der noch verbreiteten fossilen Energieversorgung gibt es zwischen den energie- und klimarelevanten Gemeinden viele Überschneidungen.

Weitere klimarelevante Gemeinden bezeichnet im Massnahmenblatt zwanzig weitere Gemeinden, die zwar einen hohen Treibhausgas-Ausstoss aufweisen, die gemäss den oben genannten Kriterien aber nicht als energierelevant eingestuft werden. Die Gründe für den überdurchschnittlich hohen Treibhausgas-Ausstoss sind vielfältig und liegen beispielsweise im Vorhandensein von emissionsintensiver Industrie oder Landwirtschaft oder einer stark befahrenen Strasse auf dem Gemeindegebiet. Die Vielfalt der Gründe für den hohen Treibhausgas-Ausstoss kann sehr unterschiedliche Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgase nach sich ziehen.

Grundsätzlich empfiehlt der Kanton allen energie- und klimarelevanten Gemeinden die Erstellung eines kommunalen Richtplans Energie sowie einer Klimastrategie. Dies im Wissen um den manchmal begrenzten Handlungsspielraum der Gemeinden im Bereich des Klimaschutzes.

Mit **Vereinbarungen** im Abschnitt «Vorgehen, 2b» sind laufende Vereinbarungen im Rahmen des Berner Energieabkommens (BEakom) gemeint sowie Vereinbarungen, welche die Gemeinden aufgrund des «Unterstützungsangebotes Klima für Gemeinden» oder anderen Förderprogrammen mit dem Kanton abschliessen können. Das genannte Angebot befindet sich im Aufbau und umfasst bisher (Stand Mai 2024) die Erarbeitung von Klimastrategien in Gemeinden. Für neue Vereinbarungen tritt das Unterstützungsangebot an die Stelle des bisherigen BEakom.

Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf

Zielsetzung

Gewährleistung einer mit übergeordneten Interessen (Bund, Nachbarkantone) abgestimmten Versorgung mit Baurohstoffen.

- Hauptziele:** C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen
D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	ADB	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2026
	AGR	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2027 bis 2030
	ANF	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
	AUE		
	AWA		
	AWN		
	FI		
	TBA		
Bund	Bundesamt für Raumentwicklung		
	Bundesamt für Strassen		
	Bundesamt für Umwelt		
Regionen	Alle Regionen		
Gemeinden	Betroffene Gemeinden		
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone		
Federführung:	AGR		

Massnahme

Abbauvorhaben, welche Bundesinteressen oder Interessen der Nachbarkantone tangieren, werden in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

Vorgehen

- Die Regionen legen die Abbaustandorte in ihren regionalen Abbau- und Deponierichtplänen fest.
- Die von der Standortplanung betroffenen Bundesstellen und Nachbarkantone werden im Rahmen der Vorprüfung der regionalen Abbau- und Deponierichtpläne einbezogen.
- Abbaustandorte, deren Festlegungen (Festsetzung oder Zwischenergebnis) in den regionalen Abbau- und Deponierichtplänen Bundesinteressen oder Interessen der Nachbarkantone tangieren, werden in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Mit dessen Prüfung und Genehmigung erfolgt die formelle Abstimmung mit dem Bund und den Nachbarkantonen.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

-

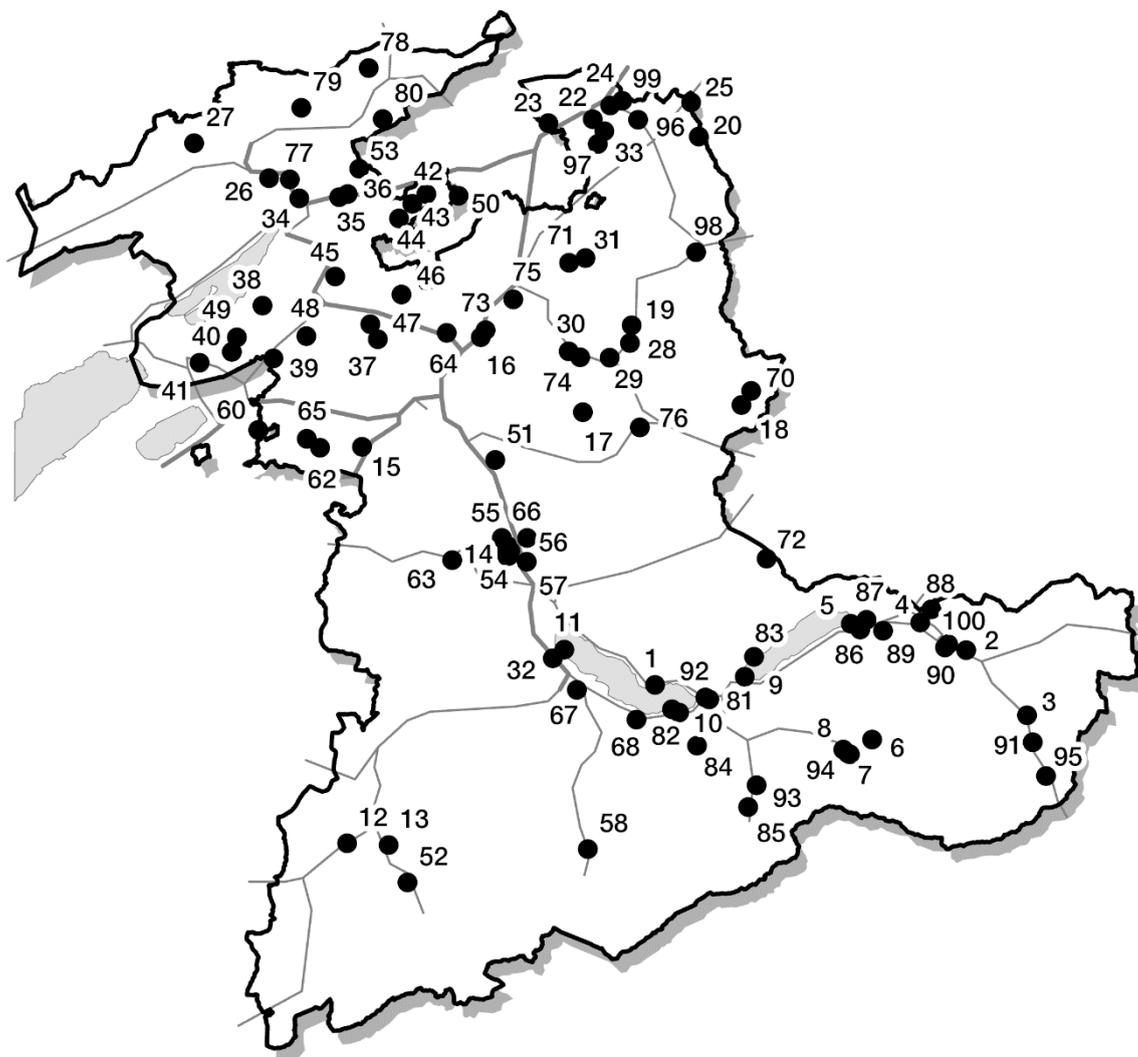
Grundlagen

- Sachplan Abbau, Deponie und Transporte 2012
- Regionale Abbau- und Deponierichtpläne
- Datenmodell ADT

Hinweise zum Controlling

Controllingberichte ADT

Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf



Koordinationsstand (KS) der einzelnen Standorte: FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis, AL: Ausgangslage

Nr.	Gemeinde	Standortname	Beschreibung	Betroffene Interessen	KS
1	Beatenberg	Balmholz	Best. Standort	Nationale Versorgung (Hart-schotter)	AL
2	Schattenhalb	Lammi	Erweiterung best. Standort	Wald, nahe BLN	FS
3	Guttannen	Stüüdi	Best. Gewässerentnahme	Gewässer	FS
4	Meiringen	Funtenen	Best. Gewässerentnahme	Auengebiet, Gewässer	FS
5	Brienz	Aaregg	Best. Gewässerentnahme	Gewässer	AL
6	Grindelwald	Gletschersand	Best. Gewässerentnahme	Gewässer, nahe BLN	FS
7	Grindelwald	Gletscherschlucht I	Best. Gewässerentnahme	Gewässer, beeinflusst Au-engebiet	FS
8	Grindelwald	Gryth	Best. Gewässerentnahme	Auengebiet, Gewässer	FS
9	Bönigen	Lütschinendelta	Best. Gewässerentnahme	Gewässer	FS
10	Därliigen	Oberacher	Erweiterung best. Standort	Wald, nahe Amphibienlaich-gebiet	ZE
11	Spiez	Kanderdelta	Best. Gewässerentnahme	Auengebiet, Gewässer	FS
12	Zweismmen	Wart	Neuer Standort	Wald, IVS	FS
13	St. Stephan	Maulenberg-Süd	Neuer Standort	Wald	ZE
14	Kirchdorf	Stöckliwald	Neuer Standort	Wald	FS
15	Köniz	Oberwangen	Erweiterung best. Standort	Wald	AL

Nr.	Gemeinde	Standortname	Beschreibung	Betroffene Interessen	KS
16	Mattstetten, Hindelbank und Bärswil	Silbersboden, Schnarz	Erweiterung best. Standort	FFF	AL, ZE
17	Landiswil	Chratzmatt	Erweiterung best. Standort	Wald	AL
18	Trub	Schnidershus	Bestehender Standort	BLN, Kanton LU	AL
19	Sumiswald	Gammenthal / Mattstallwald	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
20	Roggwil	<u>Ziegelei Ziegelwald Hagelberg</u>	Erweiterung best. Standort	Wald, Kanton LU	<u>FS, ZE</u>
21	<u>Berken</u>	<u>Christenhof</u>	<u>Erweiterung best. Standort</u>	<u>Wald</u>	<u>FS</u>
22	Walliswil b.N.	<u>Kiesgrube Walliswil, Hinterfeld</u>	Erweiterung best. Standort	Wald, Kanton SO	<u>FSAL, ZE</u>
23	Attiswil	Hobühl	<u>Erweiterung bestehender Standort</u> <u>Best. Standort</u>	<u>FFF, Kanton SO (CTC)</u> <u>Kanton SO</u>	AL
24	Niederbipp, <u>Oberbipp</u>	<u>Hölzliacher / Neubannbode / Bergviertel</u>	<u>Best. Standort</u> <u>Erweiterung bestehender Standort</u>	<u>Wald, FFF, Kanton SO</u>	<u>ALFS/ZE</u>
25	Wynau	Guegiloch	Best. Standort	Kanton SO, Kanton AG	AL
26	La Heutte, Orvin	La Tschamer	Erweiterung best. Standort	Wald, nationale Versorgung (Zement)	AL
27	Tramelan	Les Combattes	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
28	Lützelflüh / Trachselwald	Pfaffenboden	Erweiterung best. Standort	FFF	AL
29	Lützelflüh	Grossacher / Gumpersmüli	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
30	Hasle b.B.	Dicki/Grossacher	Erweiterung best. Standort	FFF	AL
31	Wynigen	Breitsloon	Neuer Standort	FFF	FS
32	Zwieselberg	Allmid	Bestehender Standort	FFF	AL
33	Berken	Rütine, <u>Berkerwald</u>	Erweiterung best. Standort	<u>Wald, FFF</u>	<u>FSAL/ ZE</u>
34	Biel	Vorberg	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
35	Safnern / Meinisberg / Pieterlen	Büttenberg	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
36	Pieterlen	Greuschenhubel	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
37	Schüpfen	Bütschwilfeld	Erweiterung best. Standort	FFF	ZE
38	Walperswil	Beichfeld	Neuer Standort <u>mit Bodenumschlagplatz (BUP)</u>	FFF	FS
39	Kallnach	Challnechwald	Bestehender Standort	Wald, Kanton FR	AL
40	Treiten / Finsterhennen	Oberholz-Riedern	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
41	Ins/ Müntschemier	Bim heilige Baum	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
42	Arch	Buchrain	Erweiterung best. Standort	Wald	ZE
43	Arch	Grott-Ischlag 2	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
44	Oberwil b.B.	Hole-Rüthhöchi	Erweiterung best. Standort	FFF	ZE
45	Lyss	Chrützwald	Bestehender Standort	Wald	AL
46	Rapperswil	Zilmatt	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
47	Schüpfen	Gritt	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
48	Radelfingen	Bodenacher	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
49	Finsterhennen / Siselen	Höchi / Girisberg	Bestehender Standort	FFF	AL
50	Leuzigen	Leuzigenwald	Bestehender Standort	Wald, Kanton SO	AL
51	Rubigen	Bodenweid	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
52	St. Stephan	Griesseney	Bestehender Standort	Wald	AL
53	Lengnau	Firsi-Neuban	Bestehender Standort	Wald, Kanton SO	AL
54	Kirchdorf	Ried	Erweiterung best. Standort	Wald	AL
55	Kirchdorf/ Gerzensee	Thalgut	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
56	Oppligen	Sunnacher	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
57	Jaberg	Bodenhaus	Neuer Standort	FFF	FS
58	Kandergrund	Mitholz	Bestehender Standort	Wald	AL
59	Kirchdorf	Ried	Bestehender Standort	Wald	AL
60	Ferenbalm / Ulmiz (Kt. FR)	Hubel-Chrützwald	Neuer Standort	FFF, Kanton FR	ZE
61	Kiesen / Oppligen / Heimberg	Bümburg	Erweiterung best. Standort	Wald, FFF	FS
62	Neuenegg	Stossesbode	Neuer Standort	Wald	FS
63	Riggisberg	Oechtlen	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
64	Wiggiswil	Äspli	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
65	Mühleberg	Bergacher	Neuer Standort	FFF	ZE
66	Jaberg / Kirchdorf	Türliacher	Bestehender Standort	FFF	AL
67	Wimmis	Steinigand, Au	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
68	Krattigen	Morgenberg	Erweiterung best. Standort	Wald, Nationale Versorgung (Sulfatgestein)	FS
70	Trub	Schwarzentrub	Neuer Standort	BLN	FS

71	Rumendingen / Wynigen	Steinacher	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
72	Schangnau	Chemmerizopfen	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
73	Hindelbank	Oberhard	Neuer Standort	Wald	ZE
74	Hasle b.B.	Heipnis	Neuer Standort	FFF	ZE
75	Lyssach	Birchi	Neuer Standort	FFF	FS
76	Signau	Bühl	Neuer Standort	FFF	ZE
77	Pery-La Heutte	Charuque	Bestehender Standort	Wald	AL
78	Moutier	Côte Piccard	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
79	Valbirse	Pierre de la Paix	Neuer Standort	Wald	FS
80	Court	Le Chaluet	Erweiterung best. Standort	Wald	ZE
81	Matten bei Interlaken / Interlaken / Därligen	Därliggrat	Neuer Standort; unterirdischer Abbau Hartgestein		FS
82	Därligen / Leissigen	Herbrig	Erweiterung bestehender Standort	Wald	FS
83	Ringgenberg	Rosswald	Bestehender Standort	Wald	AL
84	Saxeten	Schattalimi	Bestehender Standort	Wald	AL
85	Lauterbrunnen	Bei der Bornigen Brücke	Neuer Standort	Wald	FS
86	Brienz	Riseten	Bestehender Standort	Wald	AL
87	Hofstetten	Ballenberg Ost	Erweiterung bestehender Standort	Wald	FS
88	Hasliberg	Tschorren	Bestehender Standort	Wald	AL
89	Meiringen	Rumpel	Erweiterung bestehender Standort	Wald	FS
90	Meiringen	Gulisberg	Neuer Standort	Wald	ZE
91	Guttannen	Breitwaldlauenen 1	Neuer Standort	Wald	ZE
92	Matten	Lütscheren	Bestehender Standort	Gewässer	AL
93	Lauterbrunnen	Weid mit Ryggerschwendli	Best. Gewässerentnahme	Gewässer	AL
94	Grindelwald	Aspi	Best. Gewässerentnahme	Gewässer	AL
95	Guttannen	Gerstenegg	Bestehender Standort	BLN	AL
96	<u>Aarwangen</u>	<u>Risi</u>	<u>Erweiterung bestehender Standort</u>	<u>Wald, FFF</u>	<u>FS/ZE</u>
97	<u>Heimenhausen</u>	<u>Alteiche</u>	<u>Erweiterung bestehender Standort</u>	<u>FFF</u>	<u>FS/ZE</u>
98	<u>Huttwil</u>	<u>Schwarzenbach</u>	<u>Neuer Standort</u>	<u>FFF</u>	<u>ZE</u>
99	<u>Niederbipp</u>	<u>Lauberhof</u>	<u>Neuer Standort</u>	<u>FFF</u>	<u>ZE</u>
100	<u>Meiringen/Schattenhalb</u>	<u>Balmgieter</u>	<u>Erweiterung bestehender Standort</u>	Leitung Transitgas AG, Einbezug <u>Eidgenössisches Rohrleitungsinspektorat (ERI)</u>	<u>FS</u>

Massnahme C_14 «Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf» Massnahme C_15 « Abfallanlagen von kantonaler Bedeutung (Sachplan Abfall)» Erläuterungen

Alle Standorte der Massnahmenblätter C_14 und C_15 wurden überprüft und wo nötig aktualisiert. Grundlage bildete die Aktualisierung des folgenden regionalen Richtplans:

- Planungsregion Oberaargau: Gesamtrevision regionaler Richtplan ADT, Genehmigung durch das AGR im Januar 2024

Des Weiteren werden drei Einzelstandorte ausserhalb der Region Oberaargau aufgenommen:

- Deponiestandort Beichfeld, der im Zusammenspiel mit der Kiesgrube und einem Bodenumschlagplatz Beichfeld ein Pilotprojekt von kantonaler Bedeutung darstellt (Nr. 38, Massnahme C_14).
- Der Abbaustandort Nr. 100 Balmgieter wird nachträglich im Massnahmenblatt C_14 aufgenommen, da Koordinationsbedarf mit dem eidgenössischen Rohrleitungsinspektorat (ERI) besteht und somit ein Bundesinteresse tangiert wird.
- Die Erweiterung des Deponiestandortes Nr. 103.1 Saali wird nachträglich im Massnahmenblatt C_15 aufgenommen, da es versäumt wurde, ihn im Jahre 2018 aufzunehmen.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Standorte mit übergeordnetem Abstimmungsbedarf die neu in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden oder aufgrund fortgeschrittener Planung einer Änderung unterliegen. Die räumliche Abstimmung erfolgte im Rahmen der Erarbeitung der regionalen Richtpläne und deren Genehmigung durch den Kanton.

Massnahmenblatt	Nr.	Standort	Gemeinde	Quelle	Begründung Koordinationsstand
C_14	96	Risi	Aarwangen	Region OA, Nr. 011	Der bestehende Abbaustandort soll südwestlich mit Koordinationsstand FS sowie nördlich und südlich mit Koordinationsstand ZE erweitert werden. Die Umgebungsrichtung der ISOS-Objekte Schloss Aarwangen/Schürhof und Meiswil werden nicht tangiert. Es werden ca. 12 ha FFF sowie eine Waldfläche im Umfang von ca. 3.5 ha beansprucht.
C_14	97	Alteiche	Heimenhausen	Region OA, Nr. 151	Der bestehende Abbauperimeter soll östlich mit Koordinationsstand Festsetzung sowie westlich und südlich mit Koordinationsstand ZE erweitert werden. Es werden FFF im

					Umfang von ca. 30 ha beansprucht.
C_14	98	Schwarzenbach	Huttwil	Region OA, Nr. 202.1	Der neue Standort ist aktuell die einzige Standortmöglichkeit im Süden zur längerfristigen Sicherung von Kiesreserven, aus regionaler Sicht besteht ein grosses Interesse an diesem Standort. Aufgrund fehlender Grundeigentümerzustimmung für eine wichtige, zentrale Parzelle kann der Standort zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht festgesetzt werden. Das ISOS Huttwil wird nicht vom Vorhaben tangiert. Es werden FFF im Umfang von ca. 9 ha beansprucht.
C_14	99	Lauberhof	Niederbipp	Region OA, Nr. 232	Der neue Standort mit Koordinationsstand ZE dient der längerfristigen Kiesversorgung der Region. Er weist eine ausserordentlich hohe Bodennutzungseffizienz (BNE) auf. Es werden FFF im Umfang von ca. 20 ha beansprucht.
C_14	100	Balmgieter	Meiringen/Schattenhalb	Regional-konferenz Oberland-Ost, Nr. 502	Der bestehende Abbaustandort soll östlich erweitert werden. Das ISOS Meiringen wird nicht vom Vorhaben tangiert. Auf Stufe Nutzungsplanung müssen die Interessen der Transitgas AG in Abstimmung mit dem Eidgenössischen Rohrleitungsinspektorat (ERI) berücksichtigt werden.
C_15	48	Oberi Hushalde	Gondiswil	Region OA, Nr. 131	Der neue Standort ist einer der zwei einzigen Möglichkeiten für die Ablagerung von B-Material im südlichen Regionsteil. Im gleichen Einzugsgebiet befindet sich allerdings in der Luzerner Gemeinde Ufhusen ein weiteres, in der Nutzungsplanung bereits weit fortgeschrittenes Deponieprojekt.

					Ein gleichzeitiger Betrieb bei-der Standorte ist aufgrund der räumlichen Nähe nicht sinn-voll, der Standort im Kanton Bern wird daher nur mit Koor-dinationsstand ZE aufgenom-men. Es werden ca. 8.5 ha FFF sowie Waldfläche im Um-fang von ca. 0.8 ha bean-sprucht.
C_15	49	Boden	Ochlenberg	Region OA, Nr. 271	Der Standort hat trotz seiner Lage im südlichen Regionsteil ein anderes Einzugsgebiet als der Standort in Ufhusen (LU). Die Bedarfsfrage hängt des-halb nicht direkt mit dem Projektfortschritt an diesem Standort zusammen. Der Standort dient der länger-fristigen Reserve für die Ablagerung von B-Material und wird mit Koordinationsstand ZE aufgenommen. Das ISOS Ochlenberg wird nicht vom Vorhaben tangiert. Es werden FFF im Umfang von ca. 1 ha beansprucht.
C_15	50	Ziegelwald Ha-gelberg	Roggwil	Region OA, Nr. 311	Der bestehende Tonab-baustandort mit Typ B-Kompartiment soll in nördli-cher Richtung mit Koordinati-onsstand ZE und in südlicher Richtung mit Koordinations-stand FS erweitert werden. Der Standort tangiert die Um-gebungsrichtung des ISOS St. Urban. Der Betrieb der Zie-gelei, ursprünglich von den Zisterzienser-Mönchen betrie-ben, wird als Hinweis geführt. Das BLN Nr. 1312 (Wässer-matten) wird nicht tangiert. Es wird Waldfläche im Umfang von ca. 18 ha beansprucht.
C_15	102	Gumme	Huttwil	Region OA, Nr. 172	Der neue Standort stellt län-gerfristig einen wichtigen Pfei-ler der Entsorgung mit A-Material im südlichen Regi-onsteil dar. Aufgrund fehlen-der Zustimmung der Grundei-gentümerschaft kann das Ziel einer eigenständigen Entsor-

					<p>gung des südlichen Regions- teils nicht erreicht werden. Der Standort wird deshalb mit Ko- ordinationsstand ZE aufge- nommen. Das ISOS Huttwil wird vom Standort nicht tangiert. Es werden FFF im Umfang von ca. 3 ha beansprucht.</p>
C_15	103	Beichfeld	Walperswil	Region See- land.Biel/ Bienne, Nr. 5	<p>Der Standort wird mit dem Koordinationsstand FS aufge- nommen und dient im Zu- sammenspiel mit dem Kiesab- bau, dem Bodenumschlag- platz (BUP) auch als Deponie Typ A. Für das regional und kantonal bedeutende Projekt ist eine kantonale Überbau- ungsordnung in Erarbeitung. Das ISOS Walperswil wird vom Standort nicht tangiert. Für den Bereich der Deponie Typ A werden FFF im Umfang von ca. 8 ha beansprucht.</p>
C_15	104	Saali	Gsteig	Bergregion Ober- simmental- Saanenland	<p>Die Erweiterung des Standor- tes wird mit dem Koordinati- onsstand FS aufgenommen Das ISOS Gsteig ist vom Standort nicht betroffen. Es werden Feuchtgebiete tan- giert.</p>

Abfallanlagen von kantonaler Bedeutung (Sachplan Abfall)

Zielsetzung

Gewährleistung einer flächendeckenden umweltschonenden und wirtschaftlich tragbaren Abfallentsorgung.

Hauptziele: C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2026
	AWA	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2027 bis 2030
	AWN	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
	TBA		
Bund	Bundesamt für Raumentwicklung Bundesamt		Festsetzung
Regionen	für Umwelt		
Gemeinden	Alle Regionen		
Andere	Betroffene Gemeinden		
Kantone	Betroffene Nachbarkantone		
Federführung: AWA			

Massnahme

Der Kanton stärkt die Entsorgungssicherheit, indem er für günstige abfallwirtschaftliche Rahmenbedingungen sorgt und deren Einhaltung kontrolliert. Für Kehrichtverbrennungsanlagen und Deponien Typ A bis E werden die Standorte bezeichnet (s. Rückseite).

Vorgehen

Der Kanton vollzieht die eidgenössische und kantonale Abfallgesetzgebung konsequent mit dem Ziel, die Gleichbehandlung aller Abfallbehandlungsanlagen sicherzustellen. Die Entwicklung der Abfallmengen wird verfolgt, um einen allfälligen Handlungsbedarf frühzeitig erkennen zu können.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

-

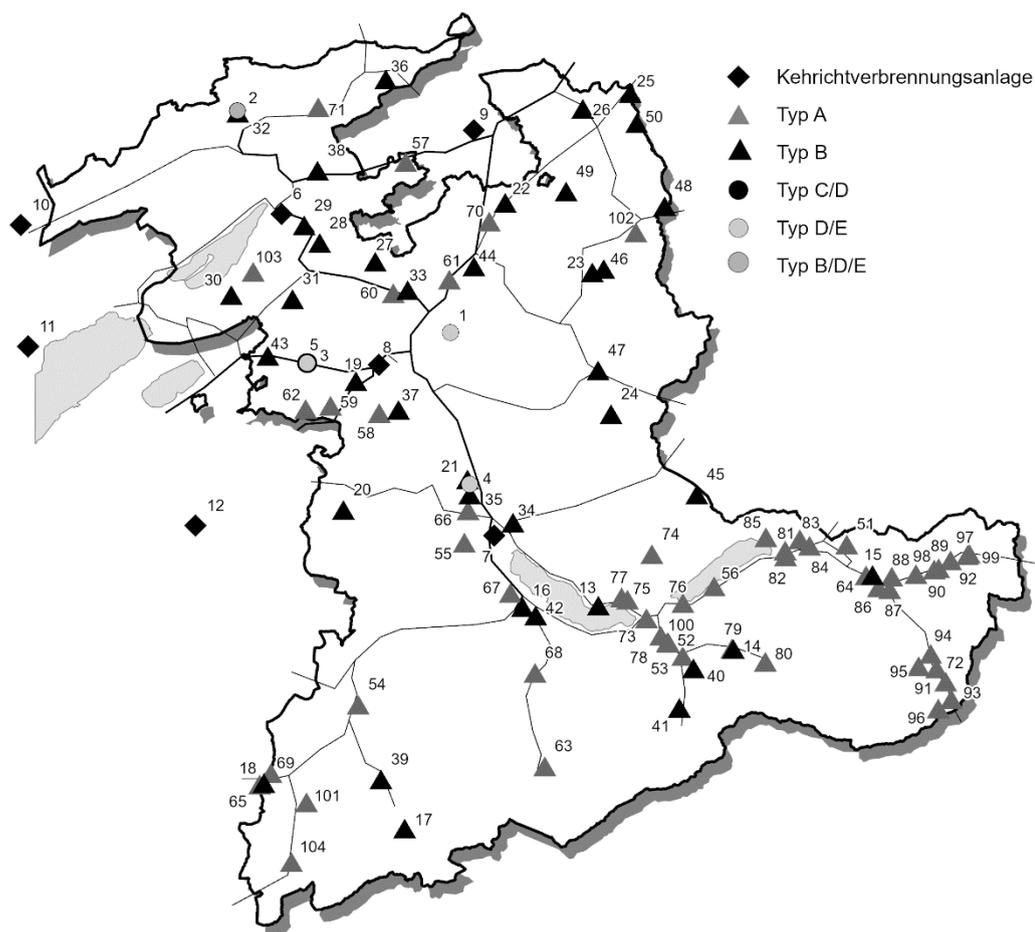
Grundlagen

- Sachplan Abfall vom Juni 2017
- Sachplan Abbau, Deponie, Transporte vom August 2012
- Regionale Abbau- und Deponieplanungen
- Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung, VVEA)

Hinweise zum Controlling

Periodische Überarbeitung des Sachplans Abfall (rollende Abfallplanung, Erfolgskontrolle)

Abfallanlagen von kantonaler Bedeutung



KS: Koordinationsstand der einzelnen Standorte: AL: Ausgangslage, FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis, VO: Vororientierung

Anlagentypen gemäss Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen vom 4. Dezember 2015 (Abfallverordnung, VVEA, SR 814.600):

- Typ A: Unverschmutztes Aushubmaterial (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 1 VVEA; > 50'000m³)
- Typ B: Übrige Inertstoffe (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 2 VVEA; > 100'000m³)
- Typ C: Reststoffe (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 3 VVEA; > 100'000m³)
- Typ D: Schlacke (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 4 VVEA; > 300'000m³)
- Typ E: Übrige Reaktorstoffe (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 5 VVEA; > 300'000m³)

Nr.	Anlagentyp	Gemeinde	Standortname	KS
1	Deponie Typ D und E	Bolligen / Krauchthal	Laufengraben	AL
2	Deponie Typ B, D und E	Tavannes /Reconvilier	Ronde Sagne	FS ¹
3	Deponie Typ D und E	Mühleberg	Teuftal	AL
4	Deponie Typ D und E	Jaberg / Kirchdorf	Türliacher	AL
5	Deponie Typ C	Mühleberg	Teuftal	AL
6	Kehrichtverbrennungsanlage	Brügg		AL
7	Kehrichtverbrennungsanlage	Thun		AL
8	Kehrichtverbrennungsanlage	Bern (Energiezentrale Forsthaus)		AL

Hinweis: Kehrichtverbrennungsanlagen ausserhalb des Kantons Bern

9	Kehrichtverbrennungsanlage	Zuchwil (SO)	Emmenspitz
10	Kehrichtverbrennungsanlage	La Chaux-de-Fonds (NE)	
11	Kehrichtverbrennungsanlage	Colombier (NE)	Cottendart
12	Kehrichtverbrennungsanlage	Posieux (FR)	

¹ Koordinationsstand bezieht sich auf eine Erweiterung des bestehenden Standortes

Nr.	Anlagetyp	Gemeinde	Standortname	KS
13	Deponie Typ B	Beatenberg	Balmholz	AL
14	Deponie Typ B	Grindelwald	Tschingeley	AL
15	Deponie Typ B	Schattenhalb	Lammi	AL
16	Deponie Typ B	Wimmis	Steinigand Eyfeld Nord	FS
17	Deponie Typ B	Lenk	Klöpfisberg	AL
18	Deponie Typ B	Saanen	Dorfrüti-Allmiwald	FS
19	Deponie Typ B	Bern	Rehhag Bümpliz	FS
20	Deponie Typ B	Schwarzenburg	Milken	AL
21	Deponie Typ B	Jaberg / Kirchdorf	Bergacher	AL
22	Deponie Typ B	Koppigen	Fänglenberg	AL
23	Deponie Typ B	Sumiswald	Tannenbad	FS
24	Deponie Typ B	Eggiwil	Diepoldsbach	AL
25	Deponie Typ B	Wynau	Guegiloeh	AL
26	Deponie Typ B	Aarwangen	Risi	AL
27	Deponie Typ B	Rapperswil	Tongrube	AL
28	Deponie Typ B	Lyss	Chrützwald	AL
29	Deponie Typ B	Studen	Petinesca	AL
30	Deponie Typ B	Finstershennen	Uf dr Hoechi	AL
31	Deponie Typ B	Radelfingen b. Aarberg	Tongrube	AL
32	Deponie Typ B	Tavannes	Ronde-Sagne	AL
33	Deponie Typ B	Deisswil	Aespli	AL
34	Deponie Typ B	Uttigen	Säget / Weid	FS
35	Deponie Typ B	Kirchdorf	Ried	AL ²
36	Deponie Typ B	Grandval	Plain Journal	FS
37	Deponie Typ B	Köniz	Gummersloch	AL
38	Deponie Typ B	Pieterlen	Greuschenhubel	AL
39	Deponie Typ B	St. Stephan	Griesseney	FS
40	Deponie Typ B	Lauterbrunnen	Wengen: Ussri Allmi / Holzgrube	AL
41	Deponie Typ B	Lauterbrunnen	Mürren: Bawald / Wendi Birchi	AL
42	Deponie Typ B	Spiez	Stegweid	FS
43	Deponie Typ B	Ferenbalm / Wileroltigen	Grossacher	FS
44	Deponie Typ B	Lyssach	Birchi	ZE
45	Deponie Typ B	Schangnau	Chemmerizopfen	FS
46	Deponie Typ B	Sumiswald	Horn	AL
47	Deponie Typ B	Langnau i.E.	Ziegelhüttegrabe	ZE
<u>48</u>	<u>Deponie Typ B</u>	<u>Gondiswil</u>	<u>Oberi Hushalde</u>	<u>ZE</u>
<u>49</u>	<u>Deponie Typ B</u>	<u>Ochlenberg</u>	<u>Boden</u>	<u>ZE</u>
<u>50</u>	<u>Deponie Typ B</u>	<u>Roggwil</u>	<u>Ziegelwald Hagelberg</u>	<u>FS/ ZE</u>

Nr.	Anlagetyp	Gemeinde	Standortname	KS
<u>4851</u>	Deponie Typ A	Hasliberg	Hindersattel	AL
<u>5249</u>	Deponie Typ A	Wilderswil	Chrummeney	AL
<u>5350</u>	Deponie Typ A	Gündlischwand	Hinter der Egg	AL
<u>5454</u>	Deponie Typ A	Zweisimmen	Ey-Grubenwald	AL
<u>552</u>	Deponie Typ A	Thierachern	Eyacher	AL
<u>563</u>	Deponie Typ A	Iseltwald	Boden-Töipalm	AL
<u>574</u>	Deponie Typ A	Leuzigen	Mettlen/Dennier	AL
<u>585</u>	Deponie Typ A	Köniz	Louelen	ZE
<u>5956</u>	Deponie Typ A	Köniz / Neuenegg	Chessiboden Süd / Dachseweid	ZE
<u>6057</u>	Deponie Typ A	Deisswil/Münchenbuchsee/Rapperswil	Obermoos	ZE
<u>6158</u>	Deponie Typ A	Jegenstorf	Eichmatt	ZE
<u>6259</u>	Deponie Typ A	Neuenegg	Marizried	ZE
<u>630</u>	Deponie Typ A	Kandersteg	Bäreboode	AL
<u>644</u>	Deponie Typ A	Schattenhalb	Müör	AL
<u>652</u>	Deponie Typ A	Saanen	La Rite	FS
<u>663</u>	Deponie Typ A	Uetendorf	Limpachmoos	ZE

² Die Unternehmung nimmt derzeit kein inertes Material an

Nr.	Anlagetyp	Gemeinde	Standortname	KS
685	Deponie Typ A	Reichenbach	Zilti-Wengi	FS
6966	Deponie Typ A	Saanen	Teilegg	ZE
7067	Deponie Typ A	Ersigen	Grossacher	FS
7168	Deponie Typ A	Sorvilier / Court	Combe du Rondez	ZE
7269	Deponie Typ A	Guttannen	Handeggli	FS
7370	Deponie Typ A ³	Matten bei Interlaken / Interlaken / Därligen	Därliggrat	FS
741	Deponie Typ A	Habkern	Chrüz	FS
752	Deponie Typ A	Beatenberg	Hole	ZE
763	Deponie Typ A	Bönigen	Seilersweid	ZE
774	Deponie Typ A	Beatenberg	Mallee	FS
785	Deponie Typ A	Wilderswil	Chrummeney II	FS
7976	Deponie Typ A	Grindelwald	Fallbach	FS
8077	Deponie Typ A	Grindelwald	Locherboden	FS
8178	Deponie Typ A	Brienz	Lengfeld	FS
8279	Deponie Typ A	Brienz	Birchental	FS
830	Deponie Typ A	Brienzwiler	Trigli	FS
844	Deponie Typ A	Brienzwiler	Hobiel	ZE
852	Deponie Typ A	Brienz	Hambiel	FS
864	Deponie Typ A	Innertkirchen	Stocki	FS
875	Deponie Typ A	Innertkirchen	Blänggen	AL
886	Deponie Typ A	Innertkirchen	Moos	FS
8987	Deponie Typ A	Innertkirchen	Schwendeli	ZE
9088	Deponie Typ A	Innertkirchen	Hostet	ZE
9189	Deponie Typ A	Guttannen	Rödispitz	ZE
920	Deponie Typ A	Innertkirchen	Furen	FS
934	Deponie Typ A	Guttannen	Summerloch	FS
942	Deponie Typ A	Guttannen	Im leiden Wärdteg	FS
953	Deponie Typ A	Guttannen	Ärlen	ZE
964	Deponie Typ A	Guttannen	Chessituren	FS
975	Deponie Typ A	Innertkirchen	Wellmatten	FS
986	Deponie Typ A	Innertkirchen	Hopflauenen 4	FS
9997	Deponie Typ A	Innertkirchen	Chalberweid	FS
10098	Deponie Typ A	Wilderswil	Geisshubel	AL
10199	Deponie Typ A	Saanen	Trom-Badweidli	AL
102	Deponie Typ A	Huttwil	Gumme	ZE
1033	Deponie Typ A	Walperswil	Beichfeld	FS
104	Deponie Typ A	Gsteig	Saali	FS

³ Unterirdische Deponie: Bei Vorliegen der entsprechenden Nachweise mit Genehmigung BAFU können die Typen B, C und D mit einer Fortschreibung ergänzt werden.

Energieerzeugungsanlagen von kantonaler Bedeutung

Zielsetzung

Die Standorte der mit der Energiestrategie 2006 im Einklang stehenden künftigen Energieerzeugungsanlagen von kantonaler Bedeutung werden raumplanerisch gesichert.

Hauptziele: C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2026
	AUE	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2027 bis 2030
	AWA	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Festsetzung
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone		
Federführung:	AUE		

Massnahme

Standorte von Energieerzeugungsanlagen von kantonaler Bedeutung und mit übergeordnetem Abstimmungsbedarf, die mit der Energiestrategie 2006 im Einklang stehen, werden in den Richtplan aufgenommen.

Vorgehen

Die Vorhaben von kantonaler Bedeutung und mit übergeordnetem Abstimmungsbedarf werden in den Richtplan aufgenommen (mit dem entsprechenden Koordinationsstand). Die Energieversorger melden dazu ihre Vorhaben und Pläne von kantonaler Bedeutung und mit übergeordnetem Abstimmungsbedarf möglichst frühzeitig beim AUE an.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Interessen der Energieversorger
- Interessen Gemeinden resp. Regionen
- Konflikte mit Schutz- und Nutzungsinteressen

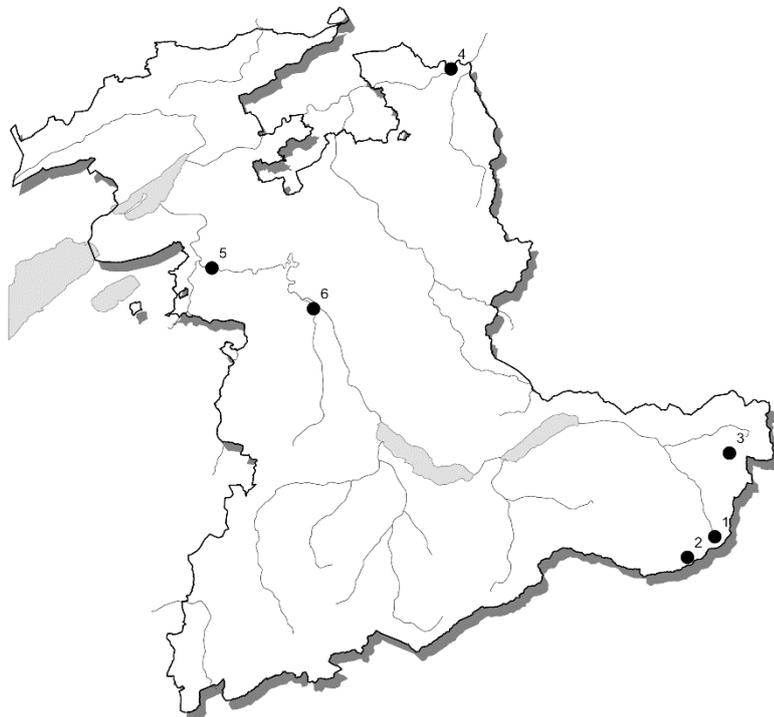
Grundlagen

- Energiestrategie 2006

Hinweis zum Controlling

-

Energieerzeugungsanlagen von kantonaler Bedeutung



Nr.	Gemeinde	Vorhaben mit Erläuterungen zum Koordinationsstand	KS
1	Guttannen	<ul style="list-style-type: none"> - Staumauererhöhung Grimselsee mit einer Anhebung des Stauziels um 23 m, umfassend: - Erhöhung der neuen Spitalamm-Bogenstaumauer um zusätzliche 22,5 m; - Verstärkung und Erhöhung der Seeufereggsperrre um 21,4 m; - Anpassungen an den Triebwassersystemen der Kraftwerke Grimsel 1 und 2; - Verlegung der Grimselpassstrasse 	FS
2	Guttannen	Staumauererhöhung Oberaarsee	VO
3	Innertkirchen	<p>Speicherkraftwerk Trift, umfassend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Staumauer Trift mit einer Kronenhöhe von 1'770 m ü. M.; - Wasserfassung Steingletscher (1'774 m ü. M.) mit Erschliessungstollen und Fallschacht zum Zulaufstollen Richtung Trift - Unterirdische Kavernenzentrale; - Triebwassersystem zwischen der Fassung Steingletscher, dem neuen Stausee und der Kraftwerkszentrale sowie Anschlussstollen zu den bestehenden Unterliegeranlagen; - Erschliessungstunnel Führen - Trift - Projektbezogene Deponien für insgesamt rund 770'000 m³ Aushub-/ Ausbruchmaterial in der Chalberweid (Gadmertal), im Gebiet Umpol (Steingletscher) und im Triftsee <p>Als Ausgleichsmassnahmen im Sinn von Art. 32 Bst. c GSchG werden folgende projektbezogene Massnahmen festgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verzicht auf die zukünftige Nutzung des Wendenwassers, des Giglibachs und des Treichigrabens (s. Massnahme C_20) <p>Die Moorlandschaft Steingletscher darf durch die verschiedenen Massnahmen des Vorhabens nicht beeinträchtigt werden.</p>	FS
4	Wynau	Stollenprojekt Wasserkraftwerk Wynau	ZE
5	Mühleberg	Laufkraftwerk Mühleberg	AL
6	Belp	BelpmoosSolar, Freiflächen-Photovoltaikanlage	FS

Die Erläuterungen zum Koordinationsstand der einzelnen Standorte finden sich im Erläuterungsbericht (siehe www.be.ch/richtplan).

Aufnahme von BelpmoosSolar im Massnahmenblatt C_18 des kantonalen Richtplans – Erläuterungen

Inhalt

1.	Ausgangslage und Anlass für die Aufnahme im kantonalen Richtplan	1
2.	Beschreibung des Vorhabens	3
3.	Prüfung von Alternativen und Standorteignung.....	3
4.	Ermittlung der betroffenen Interessen.....	4
5.	Beurteilung der Interessen	4
5.1	Energiepolitische Interessen	4
5.2	Landschaft und Erholung	5
5.3	Flora, Fauna und Lebensräume	7
5.4	Oberflächengewässer und Grundwasser.....	8
5.5	Einfluss und Abstimmung mit dem Flughafenbetrieb	8
6.	Abwägen der Interessen.....	9
7.	Fazit.....	10
8.	Grundlagen	10

1. Ausgangslage und Anlass für die Aufnahme im kantonalen Richtplan

*Hinweis: Im Zusammenhang mit dem neuen Bundesgesetz über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien, dem das Stimmvolk am 9. Juni 2024 deutlich zugestimmt hat, laufen auf nationaler (und kantonaler) Ebene diverse Verordnungsanpassungen, welche teilweise erst in der Vernehmlassung sind. Diese Änderungen haben einen Einfluss auf die kantonalen Bestimmungen und Praxis, welche in der kommenden Zeit voraussichtlich angepasst werden. Die vorliegende Prüfung des Vorhabens BelpmoosSolar berücksichtigt diese Dynamik, soweit dies möglich ist. Die Erläuterungen in den vorliegenden Erläuterungen entsprechen dem Stand Juni 2024, gewisse Aspekte können sich insofern im Lauf des Sommers 2024 noch ändern. Die entsprechenden Abschnitte sind jeweils **gelb markiert**.*

Die Energiestrategie 2050 des Bundes sowie die kantonale Energiestrategie 2006 sehen eine Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energie vor. Nebst den Energieträgern Wasser, Wind und Biomasse soll vor allem auch die Nutzung der Solarenergie ausgebaut werden. Als Grundlage für eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren, einheimischen Energien wurden auf Bundesebene jüngst verschiedene Gesetzesanpassungen vorgenommen. Die rechtlichen Grundlagen des Bundes für einen schnellen und starken Ausbau der erneuerbaren Energien, die Stärkung der Versorgungssicherheit in der Schweiz und Klimaneutralität bis 2050 sind noch nicht vollumfänglich und abschliessend rechtskräftig und weiterer Regelungsbedarf zeichnet sich ab. Die Stossrichtung und einige der konkreten Vorgaben sind jedoch bekannt. Für die Nutzung der Solarenergie ist vorliegend insbesondere der sogenannte «Mantelerlass» relevant¹.

Das Bundesgesetz über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien (sog. «Mantelerlass») sieht Änderungen des Energiegesetzes (EnG; SR 730.0), des Stromversorgungsgesetzes

¹ Weitere Gesetzesvorlagen des Bundes im Bereich Solarenergie:

- «Solarexpress»: Mit der Übergangsbestimmung in Art. 71a EnG (eingefügt mit dem Bundesgesetz vom 30. September 2022 betreffend dringliche Massnahmen zur kurzfristigen Bereitstellung einer sicheren Stromversorgung im Winter) wurde die Grundlage für die Erstellung von Photovoltaik-Grossanlagen ohne Planungspflicht (Alpine Photovoltaik-Grossanlage) geschaffen. Die Bestimmung ist befristet. Sie ist am 1. Oktober 2022 in Kraft getreten und gilt bis am 31. Dezember 2025. Für das Vorhaben BelpmoosSolar ist Art. 71a EnG nicht relevant.
- «Beschleunigungserlass»: Mit einer weiteren Änderung des EnG (Vorlage 23.051) schlägt der Bundesrat vor, durch ein konzentriertes kantonales Plangenehmigungsverfahren gemäss neuem Art. 14a EnG das Planerlass-, Bewilligungs- und auch das Rechtsmittelverfahren zu beschleunigen. Die Vorlage ist Gegenstand von laufenden parlamentarischen Beratungen. Das Inkrafttreten der vorgesehenen Änderung ist offen.

(StromV; SR 734.7), des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) und des Waldgesetzes (WaG; 921.0) vor. Die Kantone bekommen dadurch neu die Aufgabe, für Solaranlagen von nationalem Interesse geeignete Gebiete im Richtplan festzulegen (Art. 10 Abs. 1–1^{ter} EnG). Die für das nationale Interesse erforderliche Grösse und Bedeutung wird gemäss Artikel 12 Absatz 4 Energiegesetz vom Bundesrat neu festgelegt. Gegen den Mantelerlass wurde das Referendum ergriffen. Die Schweizerische Stimmbevölkerung hat an der Volksabstimmung vom 9. Juni 2024 die Änderungen deutlich gutgeheissen (im Kanton Bern lag der Ja-Anteil bei über 70 Prozent).

In der Energieverordnung (EnV, SR 730.01) legt der Bundesrat die Anforderungen an Solaranlagen von nationalem Interesse fest. Solaranlagen sind von nationalem Interesse, wenn die mittlere erwartete Produktion von Oktober bis März mindestens 5 GWh beträgt (Art. 9a Abs. 2 EnV; **Stand Vernehmlassung vom 21.2.2024**). Dies entspricht einer Jahresproduktion von 15 bis 17 GWh im Mittelland (Angaben gemäss erläuterndem Bericht zur Vernehmlassungsvorlage).

Im Rahmen des Richtplan-Controllings 24 wird vor oben beschriebenem Hintergrund eine neue Massnahme «C_28 Nutzung Solarenergie fördern» im kantonalen Richtplan aufgenommen. Mit dem neuen Massnahmenblatt unterstreicht der Kanton Bern die Absicht, die Nutzung der Solarenergie zu unterstützen und die erforderlichen planerischen Grundlagen rasch zu erarbeiten. In einem ersten Schritt gibt sich der Kanton die Aufgabe, die nötigen Planungsgrundlagen zu erarbeiten und die notwendigen Planungsgrundsätze und Verfahren festzulegen, so dass zukünftig im kantonalen Richtplan für die Nutzung der Solarenergie geeignete Gebiete festgelegt werden können.

Wie oben erwähnt, sind weitere Vorgaben auf Verordnungsebene noch in Erarbeitung. Gleichzeitig liegt mit dem Projekt BelpmoosSolar bereits ein konkretes Vorhaben für eine Photovoltaik-Freiflächenanlage vor. In Anbetracht des bestehenden Auftrags, die einheimische, erneuerbare Energie zu fördern und rasch auszubauen, soll mit der Überprüfung dieses Projekts nicht zugewartet werden.

Aufgrund der grossen Flächenbeanspruchung des Vorhabens, dem Einfluss auf das Landschaftsbild, der Beanspruchung von Schutzobjekten, des Koordinations- und Abstimmungsbedarfs mit weiteren Planungen ist eine räumliche Abstimmung mit Interessenabwägung erforderlich (Art. 8 Abs. 2 RPG). Diese erfolgt im Rahmen der Prüfung und Aufnahme des Vorhabens im kantonalen Richtplan.

Das Massnahmenblatt C_18 des kantonalen Richtplans legt die Energieerzeugungsanlagen von kantonomer Bedeutung fest. Die Standorte der mit der Energiestrategie 2006 im Einklang stehenden künftigen Energieerzeugungsanlagen von kantonomer Bedeutung werden dabei raumplanerisch gesichert. Das Vorhaben BelpmoosSolar wurde im Rahmen des Richtplan-Controllings 24 geprüft und soll in das Massnahmenblatt C_18 als Energieerzeugungsanlage von kantonomer Bedeutung aufgenommen werden.

Neben dem richtplanerischen Verfahren ist gleichzeitig eine Anpassung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektblatt Bern-Belp notwendig. Das SIL-Objektblatt Bern-Belp wird nicht nur hinsichtlich einer Energienutzung angepasst, sondern es bedarf gleichzeitig weiterer aviatischer Änderungen und Aktualisierungen (Lärmkataster, Anflugrouten etc.). Die beiden Verfahren werden koordiniert und soweit möglich parallel durchgeführt.

Vorgelagert zum Richtplan- und Sachplanprozess wurde im Sommer / Herbst 2023 eine Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit gemäss den Vorgaben der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Verordnung) durchgeführt. Die Ergebnisse der UVP-Voruntersuchung (September 2023) sind in die vorliegenden Erläuterungen eingeflossen. Insgesamt ergaben sich keine grundsätzlichen Vorbehalte gegenüber dem Projekt.

2. Beschreibung des Vorhabens

Die Photovoltaik (PV)-Freiflächenanlage «BelpmoosSolar» liegt im Perimeter des Regionalflugplatzes Bern-Belp, südwestlich angrenzend an die Hauptpiste. Der Regionalflugplatz Bern-Belp ist im SIL-Objektblatt Bern-Belp festgelegt.

Das Projekt umfasst eine zusammenhängende Fläche von rund 26.6 ha (siehe nachfolgende Abbildung). Die PV-Freiflächenanlage besteht aus PV-Modulen, welche flächig angebracht sind und auf einer Unterkonstruktion befestigt sind. Die Unterkonstruktion ist mittels Metallprofilen im Boden verankert. Die Module werden nach Süden ausgerichtet und um 18° gegenüber der Ebene geneigt aufgestellt. Neben den PV-Modulen gehören auch Transformationsstationen und eine Unterhaltsstrasse zur Gesamtanlage. Schliesslich muss eine Zuleitung von rund 1,5 km (Luftdistanz) zur bestehenden Trafostation im Gebiet Steibach (aus)gebaut werden.

Die Anlage soll eine Leistung von ca. 35 MWp erbringen, was einer Jahresproduktion von ca. 36 GWh entspricht. Der Anteil Winterstrom beträgt ca. 10 GWh.

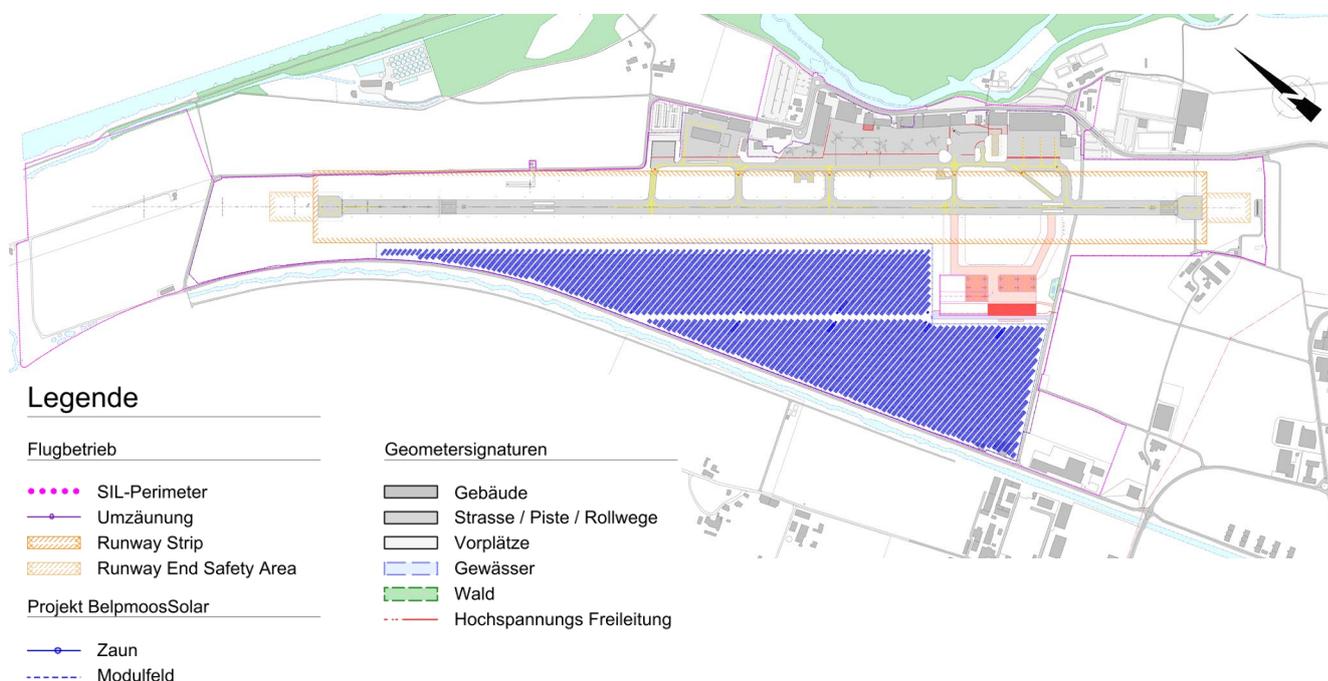


Abbildung 1 Standort der Photovoltaik-Freiflächenanlage BelpmoosSolar (Quelle: Bächtold und Moor AG, April 2024)

Der vom Vorhaben betroffene Perimeter ist gemäss Zonenplan der Gemeinde Belp der Bauzone «Flughafenzone F» (Artikel 35, Baureglement, Stand August 2007) zugewiesen. Die kommunalen nutzungsplanerischen Festlegungen untersagen eine nichtaviatische Nutzung. Daher muss die kommunale Nutzungsplanung nachgelagert zum Eintrag im kantonalen Richtplan geändert werden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird voraussichtlich an das anschliessende Baubewilligungsverfahren gekoppelt. Zusätzlich ist eine Bewilligung des Eidgenössischen Starkstrominspektorats für die Zuleitung erforderlich (Art. 6 NIV). Die verschiedenen Verfahren müssen aufeinander abgestimmt sein.

3. Prüfung von Alternativen und Standorteignung

Im Rahmen der Grundlagenarbeit (Grundlagenbericht, März 2024) wurden diverse alternative Standorte geprüft. Im Fokus standen dabei eingezonte, (mehrheitlich) unüberbaute Flächen mit einer Mindestgrösse von 5 Hektaren. Zusätzlich wurden alle Flugplätze im Kanton Bern einbezogen. Die Gebiete, wel-

che diese Mindestkriterien erfüllen (13 Standorte sowie 10 Flugplätze) wurden darauffolgend anhand diverser Bewertungskriterien genauer untersucht (u.a. Verfügbarkeit, Nutzungsabsichten, Schutzzonen, Sonneneinstrahlung).

Die potenziellen Alternativen weisen im Vergleich zum Standort Belpmoos allesamt eine kleinere verfügbare Fläche auf (5-7 ha im Vergleich zu 26 ha), weshalb bei ähnlichen Energiepotenzialen (Belpmoos 1'275 kWh/m²) eine deutlich geringere Leistung erzeugt werden könnte. Zudem bestehen auch bei den potenziellen Alternativen Nutzungskonflikte bzw. wäre eine PV-Freiflächenanlage mit den beabsichtigten Nutzungen teilweise nicht kompatibel. Es ist aber auch festzuhalten, dass bei den Alternativen keine besonderen, schützenswerten Naturwerte betroffen sind.

Der Standort Belpmoos ist im Vergleich zu anderen Standorten besonders geeignet: Der Standort ist in der kommunalen Grundordnung als Regelbauzone ausgeschieden (Artikel 35 «Flughafenzone F», Baureglement) und ist bereits strassenseitig erschlossen. Aufgrund der Topographie und der potenziell zur Verfügung stehenden Fläche (Grösse der Fläche) kann eine zusammenhängende PV-Freiflächenanlage realisiert werden, welche über ein hohes Energieerzeugungspotenzial verfügt. Schliesslich ist auch der Anschluss an das übergeordnete Stromnetz vergleichsweise gut und ohne grössere Auswirkungen auf Raum und Umwelt möglich.

4. Ermittlung der betroffenen Interessen

Gemäss Artikel 3 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) erfolgt die Interessenabwägung in drei Schritten: Ermittlung der Interessen, Beurteilung der Interessen und Abwägung der Interessen.

In einem ersten Schritt wurden deshalb die möglicherweise betroffenen Interessen auf Richtplanstufe ermittelt. Es handelt sich – neben dem Interesse der Energienutzung – um folgende Schutz- und Nutzungsinteressen:

- Energiepolitische Interessen
- Landschaft und Erholung (inkl. potenzielle Blendwirkung)
- Flora, Fauna und Lebensräume
- Gewässerschutz und Grundwasser
- Abstimmung mit dem Flughafenbetrieb

Die Beschreibung dieser Interessen findet sich zusammen mit ihrer Beurteilung im folgenden Kapitel.

Weitere Interessen werden nachfolgend nicht weiter ausgeführt, da sie entweder nicht betroffen sind (z.B. Erhaltung von inventarisierten Fruchtfolgeflächen oder von Wald) oder auf Stufe Richtplan nicht stufengerecht wären bzw. da eine fundierte und abschliessende Abklärung erst im Rahmen der anschliessenden Detailplanung und des Baubewilligungsverfahrens möglich sein wird (z.B. qualitativer Bodenschutz, Auswirkungen auf respektive Schutz vor Naturgefahren).

5. Beurteilung der Interessen

Als zweiter Schritt der Interessenabwägung werden in diesem Kapitel die betroffenen Interessen beurteilt. Die Interessen werden dabei jeweils einzeln beschreiben, deren Relevanz ermittelt und beurteilt, inwiefern und wie stark (gering, mittel, stark) ein Interesse betroffen ist.

5.1 Energiepolitische Interessen

Beschrieb

Der Bund hält in der Energiestrategie 2050 fest, dass die Schweiz vermehrt auf erneuerbare, einheimische Energie setzen will. Der Klimawandel und die aktuelle weltpolitische Lage unterstreicht die Relevanz einer klimaschonenden einheimischen Energieproduktion. In diesem Kontext sind die jüngsten rechtlichen Anpassungen erfolgt (siehe Kapitel Ausgangslage).

Im Kanton Bern hat die Berner Stimmbevölkerung im Herbst 2021 den Klimaschutz-Artikel in der kantonalen Verfassung angenommen, wonach der Kanton Bern bis 2050 klimaneutral werden soll. Die kantonale Energiestrategie (2006) legt fest, dass bis im Jahr 2035 mindestens 80% des benötigten Stroms aus erneuerbaren Quellen stammt. Gemäss «Energiestrategie 2006, Bericht zum Stand der Umsetzung und zur Wirkung der Massnahmen 2015-2019 sowie neue Massnahmen 2020-2023» (2020, **eine Aktualisierung des Berichts ist in Arbeit**) erfolgte in den letzten 10 Jahren eine Zunahme des Anteils der erneuerbaren Energie um rund 6% auf 68% (Stand 2018).

Beurteilung

Das Vorhaben soll mit einer Leistung von ca. 35 MWp eine Jahresproduktion von 36 GWh erzeugen. Die jährlich neu installierte PV-Leistung nahm in den vergangenen Jahren im Kanton Bern stets zu (2018: 25 MW, 2019: 31.6 MW, 2020: 45.7 MW, 2021: 52.9 MW) und lag im Jahr 2022 bei 72.7 MW. Das Vorhaben entspricht somit rund der Hälfte der 2022 neu installierten PV-Leistung im Kanton Bern bzw. rund 8% der total installierten PV-Leistung (Stand 2022: 456 MW). Die vorgesehene Jahresproduktion von BelpmoosSolar liegt mit 36 GWh deutlich über dem aktuell diskutierten Grenzwert für eine Anlage von nationalem Interesse. Dieser liegt **Stand Vernehmlassung** bei 15 bis 17 GWh (Bericht Vernehmlassung zu Artikel 9a Absatz 2 EnV). Das Vorhaben erfüllt somit die Anforderungen an eine Solaranlage von nationalem Interesse voraussichtlich bei weitem. Zudem kann die Anlage relativ einfach ans bestehende Stromnetz angeschlossen werden.

Fazit

Das Vorhaben ist von nationalem Interesse und für den Kanton Bern ein relevanter Baustein für den Ausbau der erneuerbaren Energie und Photovoltaik und zur Erhöhung der Versorgungssicherheit. Das energiepolitische Interesse wird mit einer starken Gewichtung berücksichtigt.

5.2 Landschaft und Erholung

Beschrieb

Das Vorhaben befindet sich auf dem Areal des Flugplatzes Bern-Belp, das einen grossen Teil der Ebene zwischen Aare und Gürbe einnimmt. Durch die Nutzung als Flughafengelände und die betriebsspezifischen Sicherheitsanforderungen (u.a. Hindernisbegrenzungslinien) ist das Gebiet insbesondere im Bereich der Flug- und Graspiste nur spärlich bebaut. Hochbauten beschränken sich im Wesentlichen auf den Teil nordöstlich der Flugpiste (u.a. Terminal, Hotel, Tower, Hallen). Nordöstlich angrenzend an das Flugplatzareal befinden sich Objekte von nationaler Bedeutung, konkret die im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler BLN enthaltene Aarelandschaft zwischen Bern und Thun (Nr. 1314), die Moorlandschaft Aare/Giessen (Nr. 280), das Amphibienlaichgebiet Aareau bei Belp (Nr. BE968), das Smaragdgebiet Belpau (Nr. 28) sowie das Auengebiet Belper Giessen (Nr. 69).

Gemäss Kantonaem Landschaftsentwicklungskonzept KLEK (2020) gehört das Flughafen-Areal zum Landschaftstyp 9 «Siedlungsgeprägte Ebenen des Mittellandes». Dieser Landschaftstyp zeichnet sich durch weitgehend ebene Gebiete aus, welche glazial geprägt und als ehemalige Schwemmebenen durch Gewässerkorrekturen und Meliorationen geformt worden sind. Die behördenverbindlichen Wirkungsziele dieses Landschaftstyps umfassen unter anderem den Erhalt der Weite und Offenheit der Ebene trotz des Siedlungsdrucks und die Berücksichtigung dieser landschaftlichen Qualität bei der Integration neuer Bauten und Anlagen. Gemäss den Grundsätzen des KLEK betreffend Infrastruktur soll bei der Standort-

wahl besonderes Gewicht auf die Offenhaltung unbebauter Gebiete und auf eine möglichst geringe Zerschneidung der Landschaft gelegt werden. Den Aspekten Bündelung und Konzentration soll bei Planung und Bau von Infrastrukturanlagen ein besonderes Gewicht beigemessen werden.

Im Bereich des betrachteten Raums erstreckt sich zudem das sog. «Grüne Band», welches im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der Regionalkonferenz Bern-Mittelland verankert ist (Massnahme BM.L-Ü.2). Das Grüne Band bezeichnet den Landschaftsraum im Übergangsbereich zwischen dem dicht bebauten urbanen Stadt- und Agglomerationskörper von Bern und dem angrenzenden ländlichen Raum und umfasst hochwertige Natur-, Kultur- und Siedlungslandschaften. Mithilfe des «Grünen Bands» soll die siedlungsnahe Kulturlandschaft benannt, gesichert und weiterentwickelt werden.

Die Veloroute Nr. 888 «Grünes Band Bern» verbindet die Gemeinden um die Stadt Bern auf 59 Kilometern und passiert ebenfalls das Flughafenareal Bern-Belp. Die Veloroute, Wanderwege entlang von Gürbe und Aare, weitere im Umfeld liegende Freizeiteinrichtungen (bspw. Giessenbad, Fussballplätze) sowie die oben beschriebenen Naturwerte sind Bestandteile der Freizeit- und Erholungsfunktion des betrachteten Raums.

Die Reflexionen von Sonnenlicht an künstlichen Flächen wie PV-Anlagen unterstehen dem Umweltschutzgesetz (USG, SR 814.01). Sie müssen demnach dem Grundsatz der vorsorglichen Emissionsbegrenzung genügen und dürfen zu keinen schädlichen oder lästigen Auswirkungen in der Nachbarschaft führen. Gemäss «Vollzugshilfe Lichtemissionen» des Bundesamts für Umwelt (2021) besteht eine umweltrechtliche Relevanz erst, wenn sie an einem Standort wiederkehrend und für eine gewisse Dauer vorkommen sowie wenn Anwohnerinnen und Anwohner betroffen sind. Die Blendungswirkung an sich hängt wiederum von der Intensität der Reflexionen und der Einwirkdauer ab.

Beurteilung

Das Vorhaben BelpmoosSolar wird im Sinne der oben genannten Grundsätze an die bestehende Flugplatz-Infrastruktur angegliedert. Dennoch tangiert es einen bisher von Bauten freien Teilbereich in der weiten Ebene des Belpmoos. Landschaftlich hat das Vorhaben vor allem eine stark flächige Wirkung. Diese entfaltet sich eher aus dem Mittel- und Fernbereich und aus erhöhten Lagen, etwa bei einer Betrachtung vom Gurten oder dem Längenberg. Aus dem Nahbereich ist die Anlage zwar auch wahrnehmbar, allerdings wird sie aufgrund der Wahrnehmung «auf Augenhöhe» und der flächigen Ausgestaltung ohne markante hohe Einzelelemente in der dritten Dimension nicht stark in Erscheinung treten. Dadurch wird die «zerschneidende» Wirkung gemindert und die für das Belpmoos wichtige und landschaftlich konstituierende Offenheit und Weite bleiben im Grundsatz erhalten.

Für eine erste Grobbeurteilung der Blendwirkung sind gemäss Vollzugshilfe Lichtemissionen die Art, Lage, Grösse und Ausrichtung der PV-Anlage und die Lage der Immissionsorte relevant. Aufgrund der Topographie und Siedlungsstruktur des Gebiets sowie der voraussichtlichen Geometrie der Anlage kann davon ausgegangen werden, dass die Blendwirkungen der PV-Module auf benachbarte Siedlungsgebiete nur geringfügig sein werden und mit geeigneten Massnahmen weiter minimiert werden können. Der Standort Belpmoos ist insofern betreffend Blendwirkung relativ günstig, da es in der Nähe wenig bewohnte Gebäude gibt bzw. diese nicht höher liegen als die PV-Freiflächenanlage selber, insbesondere im blendungsbetroffenen Halbkreis von Westen über Norden nach Osten.

Die Freizeit- und Erholungsfunktion im Belpmoos wird durch das Vorhaben nicht tangiert, da die beanspruchte Fläche bereits durch die bestehende aviatische Nutzung nicht frei zugänglich ist.

Fazit

Das Vorhaben hat als grosses, flächiges und je nach Beleuchtung auch reflektierendes Element einen Einfluss auf die Wirkung und Wahrnehmung der Landschaft Belpmoos, insbesondere aus erhöhten Lagen. Das Interesse der Landschaft und Erholung wird mit einer mittleren Gewichtung berücksichtigt.

5.3 Flora, Fauna und Lebensräume

Beschrieb

Im Gebiet des Flughafens sind verschiedene Lebensräume und ökologisch wertvolle Flächen vorhanden. Die im Sommer 2023 im Rahmen der Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführte Kartierung des Flughafenperimeters zeigt einige geschützte resp. gefährdete Arten (siehe nachfolgende Tabelle) sowie diverse Lebensräume (Halbtrockenwiese, Fromentalwiese, Kunstwiese, Feldkultur) auf.

Name wissenschaftlich	Name deutsch	Schutzstatus	Rote Liste Status*
Listera ovata	Grosses Zweiblatt	Art. 20 Abs. 1 NHV	LC (least concerned, nicht gefährdet)
Platanthera bifolia	Weisses Bre itkölbchen	Art. 20 Abs. 1 NHV	LC (least concerned, nicht gefährdet)
Coturnix coturnix	Wachtel	JSG	VU (vulnerable, verletzlich)
Candidula unifasciata	Quendelschnecke	-	VU (vulnerable, verletzlich)
Amara pulpani		-	VU+ (vulnerable, verletzlich)
Harpalus dimidiatus		-	VU+ (vulnerable, verletzlich)
Harpalus luteicornis		--	NT+ (nearly threatend, potentiell gefährdet gemäss unveröffentlicher roter Liste)
Harpalus subcylindricus		-	DD+ (data deficient, nicht genügend Daten vorhanden)

Die Halbtrockenwiese ist Teil des regionalen Trockenstandorts im Raum Belpmoos. Trockenwiesen und Trockenweiden gehören zu den artenreichsten Lebensräumen und haben deshalb eine besonders grosse Bedeutung für den Erhalt der Biodiversität. Aktuell ist der regionale Trockenstandort im Kantonsinventar aufgeführt und in der Naturschutzkarte auf dem kantonalen Geoportal ersichtlich und soll bei der nächsten Revision des kantonalen Sachplans Biodiversität in diesen aufgenommen werden. Gemäss Schutzziel des kantonalen Sachplans Biodiversität (Massnahme A3, 2019) sollen Trockenstandorte ungeschmälert erhalten werden.

Der regionale Trockenstandort, welcher insgesamt eine Fläche von 21.5 ha umfasst, zählt zu den nach Artikel 18 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG, SR 451) geschützten Lebensräumen. Er besteht aus mehreren Teilobjekten des regionalen Inventars. Für die Teilobjekte des regionalen Trockenstandorts bestehen Bewirtschaftungsverträge zur Pflege dieser Trockenwiesen.

Lässt sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, so hat der Verursacher, die Verursacherin besondere Massnahmen zum bestmöglichen Schutz oder für die Wiederherstellung zu ergreifen und falls dies nicht möglich ist, für angemessenen Ersatz zu sorgen.

Beurteilung

Das Vorhaben beansprucht insgesamt eine Fläche von 26.6 ha, wovon ca. 9.7 ha des 21.5 ha grossen regionalen Trockenstandorts betroffen sind. Der regionale Trockenstandort umfasst mehrere Teilobjekte, davon sind drei Teilobjekte von der Photovoltaik-Freiflächenanlage betroffen. Diese liegen in der Umgebung der aktuellen Segelfluggpiste und befinden sich innerhalb der Bauzone.

Es ist davon auszugehen, dass sich durch die veränderte Nutzung aufgrund der Photovoltaik-Freiflächenanlage die Mikrobedingungen (Beschattung und Feuchtigkeitshaushalt) ändern und die Nutzung einen Einfluss auf den regionalen Trockenstandort haben wird. Dies widerspricht dem Grundsatz, den besonderen Lebensraum mit den oben genannten Arten ungeschmälert zu erhalten.

Fazit

Das Vorhaben beansprucht eine Teilfläche des regionalen Trockenstandorts, welche nach den Bestimmungen des NHG ersetzt werden muss, soweit sie nicht geschützt oder wiederhergestellt werden kann². Das Interesse Flora, Fauna und Lebensräume wird mit einer starken Gewichtung berücksichtigt.

5.4 Oberflächengewässer und Grundwasser

Beschrieb

Im Perimeter des Flughafens befindet sich ein weitverzweigtes Drainagesystem, welches über den eingedolten Eisselgraben in die Gürbe entwässert. Der genaue Aufbau und die Funktionsweise des fast hundertjährigen Drainagesystems sind unklar (z.B. Lage und Tiefe der Drainagen, Entwässerung von schwebenden Grundwasserleitern etc.). Der Eisselgraben ist kein Gewässer nach Gewässerschutzgesetz (GschG; SR 814.20) oder nach Wasserbaugesetz (WBG; BSG 751.11). Die nordöstlich des Flughafens verlaufende Aare bzw. südwestlich verlaufende Gürbe sind vom Vorhaben nicht betroffen. Das Areal des Flughafens liegt in der Gewässerschutzzone, im Gewässerschutzbereich A_u sowie nördlich in der Gewässerschutzzone S2 und S3.

Beurteilung

Das Vorhaben liegt im Gewässerschutzbereich A_u und muss die entsprechenden Auflagen einhalten. Die Gewässerschutzzonen S2 und S3 sind nicht betroffen. Gemäss Anhang 4 Ziffer 211 Absatz 2 Gewässerschutzverordnung (GSchV; SR 814.201) dürfen im Gewässerschutzbereich A_u keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Das kantonale Amt für Wasser und Abfall kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird (vgl. auch «Merkblatt Bauten im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen» des Amtes für Wasser und Abfall vom April 2013). Die Anforderungen sind stufengerecht in den nachfolgenden Planungen zu berücksichtigen. Die erwähnte UVP-Voruntersuchung zeigte, dass dies aus heutiger Sicht möglich sein wird.

Weiter ist durch die Freiflächen-Photovoltaikanlage bzw. deren Verankerung das Drainagesystem betroffen. Eine Beschädigung des Drainagesystems kann unter Umständen zu einer qualitativen und/oder quantitativen Beeinträchtigung der überregional wichtigen Trinkwasserfassungen Selhofen-Zopfen führen (z.B. infolge Verknüpfung von zwei qualitativ unterschiedlichen Grundwasserleitern).

Fazit

Die Interessen des Grundwassers sind betroffen. In den nachfolgenden Planungen kann den Belangen des Gewässerschutzbereiches A_u im unmittelbaren Zustrom zu den überregional wichtigen Fassungen Selhofen-Zopfen sowie des Schutzes der Grundwasserleiter Rechnung getragen werden³. Für die Interessenabwägung wird das Interesse mit einer mittleren Gewichtung berücksichtigt.

5.5 Einfluss und Abstimmung mit dem Flughafenbetrieb

Beschrieb

Der geltende SIL (November 2018) definiert den Flugplatz Bern-Belp als eine Anlage von regionaler Bedeutung mit Linienverkehr und soll für Linien-, Charter-, Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen sowie soweit möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport dienen. Der Flugplatz beherbergt zudem eine Basis für den Lufttransportdienst des Bundes. In den letzten Jahren erfolgten rund 50'000 Flugbewegungen pro Jahr (gemäss SIL sind deren 75'000 möglich).

Die von der Freiflächen-Photovoltaikanlage betroffene Fläche dient gemäss SIL für Hochbauten, Abstellflächen und Helikopterlandeplätze südwestlich der Piste und wird bisher insbesondere von der Segelflugguppe Bern genutzt.

² Ein Eingriff ist nur mit Ersatzmassnahmen in der gleichen Gegend möglich. Die Machbarkeit und Umsetzung ist in den nachfolgenden Planerlass- und Baubewilligungsverfahren aufzuzeigen und zu regeln.

³ Konkret ist insbesondere nachzuweisen, dass keine qualitativen und/oder quantitativen negativen Auswirkungen auf das Drainagesystem und die Grundwasserleiter bestehen.

Beurteilung

Das Vorhaben BelpmoosSolar bedingt eine Anpassung des SIL-Objektblattes Bern-Belp (BE-1), welche parallel zum Richtplanverfahren durchgeführt und beschlossen werden soll. Da es sich beim Vorhaben um eine Zwischennutzung handelt und die Möglichkeit für einen Ausbau der aviatischen Nutzung erhalten bleiben soll, verbleibt die vom Projekt betroffene Fläche im SIL-Perimeter.

Mit der Freiflächen-Photovoltaikanlage fällt die bestehende Nutzung der Fläche als Segelflughpiste, Graspiste sowie der Heli-Square (Schulungsfläche für Helikopter) weg. Auf den Flugbetrieb der (Haupt)Piste und die damit verknüpften Flugbewegungen ergeben sich keine Auswirkungen. PV-Freiflächenanlagen am Ostsee-Flughafen Strahlsund-Barth sowie am Flughafen Wien zeigen, dass eine PV-Anlage betreffend Blendwirkung kompatibel ist mit dem Flugbetrieb. Beim Regionalflugplatz Bern-Belp gibt es zudem bereits PV-Anlagen auf den bestehenden Gebäuden östlich angrenzend an die Hauptpiste. Der Standortperimeter BelpmoosSolar berücksichtigt die bestehenden (Sicherheits)bestimmungen des SIL (bspw. Hindernisbegrenzungslinie).

Fazit

Der Hauptbetrieb des Regionalflugplatzes ist vom Vorhaben BelpmoosSolar nicht betroffen. Der beanspruchte Perimeter steht jedoch mittelfristig nicht für eine aviatische Nutzung zur Verfügung, zudem kann der Segelflugbetrieb am bisherigen Standort nicht weitergeführt werden. Das Interesse Flughafenbetrieb wird mit einer mittleren Gewichtung berücksichtigt.

6. Abwägen der Interessen

Als dritter Schritt der Interessenabwägung ist die eigentliche Abwägung vorzunehmen.

Im vorhergehenden Kapitel wurden die betroffenen Interessen ermittelt, beurteilt und anhand der Relevanz gewichtet. Die Interessen Oberflächengewässer und Grundwasser, die Interessen Einfluss und Abstimmung mit dem Flughafenbetrieb sowie Landschaft und Erholung haben für die Interessenabwägung ein mittleres Gewicht. Diese Schutz- und Nutzungsinteressen sind vom Vorhaben direkt betroffen, stellen gleichzeitig kein Ausschlusskriterium dar. Dem Einfluss auf die Anliegen kann zudem mittels Massnahmen in den nachgelagerten Planerlass- und Baubewilligungsverfahren begegnet werden.

Für die finale Interessenabwägung stehen somit basierend auf den Ergebnissen des vorherigen Kapitels das energiepolitische Interesse und das Interesse Flora, Fauna und Lebensräume im Fokus. Es handelt sich um die vorliegend zentralen, sich gegenüberstehenden Interessen.

Das Vorhaben BelpmoosSolar tangiert einen Teil des regionalen Trockenstandorts und damit einen nach NHG geschützten Lebensraum. Eine Beanspruchung des Lebensraums ist von Bundesrecht her unter Abwägung aller Interessen nicht ausgeschlossen, sofern der Verursacher, die Verursacherin für Massnahmen zum bestmöglichen Schutz, für die Wiederherstellung oder ansonsten für einen angemessenen Ersatz sorgt (Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG).

Gleichzeitig ist das Interesse zur Förderung einheimischer, erneuerbarer Energie betroffen. Mit der Realisierung des Vorhabens kann ein für die Schweiz und den Kanton Bern wichtiger Beitrag zur Förderung der erneuerbaren Energie und zur Erhöhung der Versorgungssicherheit geleistet werden. Aufgrund der Grösse des Vorhabens und des hohen Potenzials zur Energieerzeugung besteht bezüglich Energiepolitik ein nationales Interesse.

Vorliegend überwiegt das nationale und kantonale Interesse am raschen und erheblichen Ausbau erneuerbarer, einheimischer Energie das Interesse am ungeschmälerten Erhalt des regionalen Trockenstan-

dortes. Die betroffenen Trockenwiesen werden zwar beansprucht, es sind aber gleichzeitig nur Teilobjekte eines regionalen Trockenstandorts betroffen, für welche nach Artikel 18 NHG Ersatz geleistet werden muss.

7. Fazit

Der Standort Belpmoos eignet sich als Gebiet für eine PV-Freiflächenanlage. Die Interessenabwägung zeigt, dass ein überwiegendes nationales und kantonales Interesse an der richtplanerischen Festsetzung des Vorhabens BelpmoosSolar besteht, das dem Interesse am ungeschmälernten Erhalt des regionalen Trockenstandortes sowie weiteren entgegenstehenden Interessen vorgeht. Das Vorhaben leistet einen relevanten Beitrag zum Ausbau der einheimischen, erneuerbaren Energie. Gleichzeitig sind in den nachgelagerten Planerlass- und Baubewilligungsverfahren angemessene Massnahmen zur Vermeidung und Minimierung von negativen Umweltauswirkungen sowie Ersatzmassnahmen zu definieren.

Das Vorhaben BelpmoosSolar wird im kantonalen Richtplan im Massnahmenblatt C_18 aufgenommen und gilt als räumlich vollständig abgestimmt (Koordinationsstand Festsetzung).

8. Grundlagen

- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt, Objektblatt Regionalflugplatz Bern-Belp, Bundesrat, November 2018
- Energiestrategie 2050 des Bundes, Bundesrat, 2017
- Energiestrategie 2006 des Kantons Bern, Regierungsrat, 2006
- Energiestrategie 2006. Bericht zum Stand der Umsetzung und zur Wirkung der Massnahmen 2015 – 2019 sowie neue Massnahmen 2020 – 2023, Regierungsrat, 2020 (Aktualisierung des Berichts ist in Arbeit)
- Bundesgesetz über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien: Umsetzung auf Verordnungsstufe. Änderungen der Energieverordnung (EnV, 730.01), Stand 21. Februar 2024 (Vorwurf)
- Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK 2020), Landschaftstypen im Mittelland, Regierungsrat, Juni 2020
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland 2021, Massnahmenband Teil 1: Siedlung und Landschaft, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Juni 2021
- BelpmoosSolar Grundlagenbericht zur Richtplananpassung, BelpmoosSolar AG, März 2024
- Voruntersuchung mit Pflichtenheft für den Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), September 2023

Anlagen zur Windenergieproduktion fördern

Zielsetzung

Der Kanton Bern schafft die Voraussetzungen für eine wirtschaftliche, die Bevölkerung und die Umwelt schonende sowie auf die Bedürfnisse der Regionen abgestimmte Nutzung der Windenergie. Das Windenergiepotenzial soll optimal unter Berücksichtigung entgegenstehender Interessen genutzt werden. Grosse Anlagen zur Nutzung der Windenergie sollen an geeigneten Standorten realisiert und wenn immer möglich zu einem Windpark zusammengefasst werden.

Hauptziele: C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen
E Natur und Landschaft schonen und entwickeln

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR AUE	<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig bis 2026 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2027 bis 2030	Festsetzung
Bund	Bundesamt für Energie Guichet Unique Windenergie des Bundes Bundesamt für Raumentwicklung Bundesamt für Zivilluftfahrt / skyguide VBS Meteo Schweiz	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
Regionen	Alle Regionen		
Gemeinden	Betroffene Gemeinden		
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone		
Federführung:	AUE		

Massnahme

Der Kanton setzt im kantonalen Richtplan fest, in welchen Räumen grosse Windenergieanlagen errichtet werden können und welche Grundsätze und Kriterien dabei zu beachten sind (siehe Rückseite). Bei der Festsetzung der Windenergiegebiete berücksichtigt er die regionalen Windenergieplanungen und das nationale Interesse an der Windenergie gemäss Art. 12 Energiegesetz vom 30. September 2016 (EnG, SR 730.0), neue Windparks mit einer Produktion von über 20 GWh/a, siehe Art. 9 Energieverordnung vom 1. November 2017 [EnV, SR 730.01].

Vorgehen

- Der Kanton bestimmt für Regionen resp. Regionalkonferenzen, die noch über keine regionale Windenergieplanung verfügen, kantonale Windenergieprüfräume, welche aus kantonaler Sicht für die Nutzung der Windenergie durch grosse Windenergieanlagen (mit einer Gesamthöhe über 30 m) besonders geeignet sind. Bei wesentlichen Veränderungen der Rahmenbedingungen überprüft der Kanton die Windenergieprüfräume.
- Jede Region resp. Regionalkonferenz leistet ihren Beitrag zur Erreichung der Ziele der Energiestrategie 2050 und der kantonalen Energiestrategie 2006 im Bereich der Windenergie. Die Regionen resp. Regionalkonferenzen legen im Rahmen der regionalen Richtplanung Windenergiegebiete fest. Dabei stützen sie sich auf die kantonalen Windenergieprüfräume und die kantonalen Grundsätze und Kriterien ab (siehe Rückseite). Sie überprüfen die Planungen periodisch auf ihre Aktualität sowie hinsichtlich der Übereinstimmung mit den übergeordneten Grundlagen.
- Regionen resp. Regionalkonferenzen, welche noch über keine Richtplanung Windenergie verfügen und in denen es kantonale Windenergieprüfräume gibt, erarbeiten bis 2020 eine Richtplanung Windenergie.
- Der Kanton nimmt die Windenergiegebiete der regionalen Richtplanung in den kantonalen Richtplan auf.
- Die Gemeinden legen die Standorte der einzelnen Anlagen (Mikrostandorte) im kommunalen Nutzungsplanverfahren auf der Grundlage der regionalen bzw. kantonalen Planungen fest. Sie beachten dabei die kantonalen Grundsätze und Standortanforderungen sowie die Wegleitung "Anlagen zur Nutzung der Windenergie – Bewilligungsverfahren und Beurteilungskriterien", Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern.
- Kleine baubewilligungspflichtige Anlagen für die Windenergienutzung (bis zu einer Gesamthöhe von 30 m) können direkt im Baubewilligungsverfahren beurteilt und bewilligt werden (auch ausserhalb der regionalen Windenergiegebiete).
- Kanton, Regionen und Gemeinden beziehen die betroffenen eidgenössischen Fachstellen über den Guichet Unique des Bundes, sowie betroffene Nachbarkantone und -gemeinden frühzeitig in ihre Windenergieplanungen ein.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Interessen der Windenergiepromotoren und der Netzbetreiber
- Interessen der Gemeinden resp. Regionen
- Interessen des Bundes und der Nachbarkantone
- Konflikte mit anderen Nutzungen und (Schutz-)Interessen

Grundlagen

- Energiestrategie 2050
- Kantonale Energiestrategie 2006- Grundlagenbericht zur Kantonalen Planung Windenergie, Stand August 2012, ergänzt November 2015
- Wegleitung "Anlagen zur Nutzung der Windenergie – Bewilligungsverfahren und Beurteilungskriterien", Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Konzept Windenergie. Basis zur Berücksichtigung der Bundesinteressen bei der Planung von Windenergieanlagen. Bern
- Regionale Richtpläne Windenergie
- Richtlinien "Bewilligungsfreie Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien", 2012

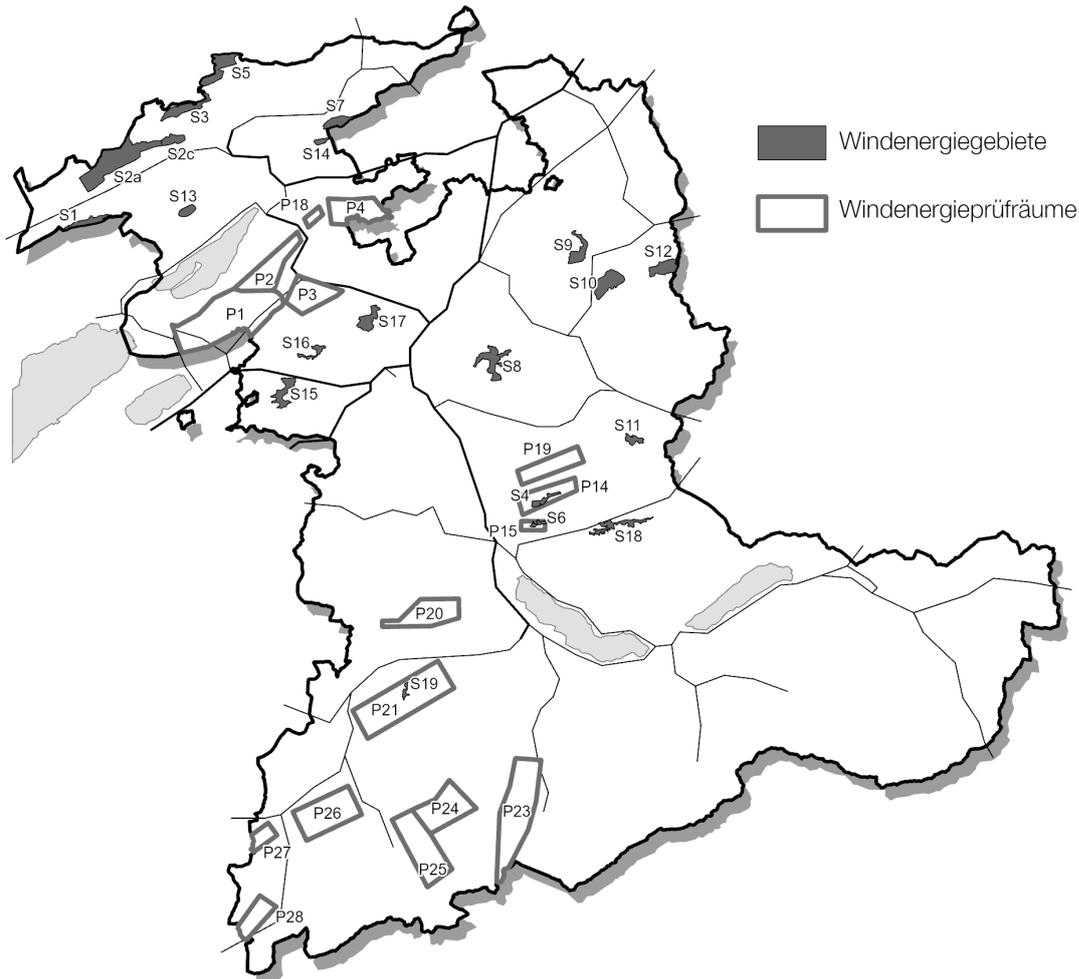
Hinweise zum Controlling

Anzahl, Leistung und Auswirkungen der im Kanton Bern realisierten grossen Windenergieanlagen

Kantonale Grundsätze und Kriterien für Windenergiegebiete und -anlagen

1. Grosse Windenergieanlagen sind Anlagen mit einer Gesamthöhe von über 30 m. Sie sind an geeigneten Standorten zu Windparks mit mindestens 3 Windturbinen zusammen zu fassen. Ausnahmen sind möglich, wenn im Rahmen der regionalen Richtplanung oder bei der Erarbeitung des Vollausbaukonzepts im Rahmen der Nutzungsplanung (vgl. Punkt 7) nachgewiesen wird, dass weniger als 3 Anlagen aus Sicht des Natur-, Ortsbild- und Landschaftsschutzes und der Energienutzung vorteilhafter sind.
2. Grosse Windenergieanlagen müssen in einem im kantonalen Richtplan bzw. den regionalen Richtplänen festgesetzten Windenergiegebiet liegen.
3. Bereits genehmigte regionale Windenergiepläne bzw. Windenergiegebiete behalten ihre Gültigkeit.
4. Bei der Überarbeitung und bei der Erarbeitung neuer regionaler Windenergiepläne halten sich die Regionen resp. Regionalkonferenzen an folgende Grundsätze:
 - Neue Windenergiegebiete müssen in der Regel innerhalb der kantonalen Windenergieprüfräume liegen (siehe Richtplankarte). Ausnahmen sind in folgenden Fällen möglich:
 - a) Bei der detaillierten Analyse der kantonalen Windenergieprüfgebiete zeigt sich, dass der vom Kanton nur grob festgelegte Perimeter in einem Teilgebiet erweitert werden sollte, um einen Windpark zu errichten.
 - b) Die Regionen bzw. Regionalkonferenzen weisen nach, dass ein Gebiet ausserhalb der kantonalen Windenergieprüfräume die in Punkt 5 aufgeführten Kriterien erfüllt.
 - Die Regionen bzw. Regionalkonferenzen können in einzelnen Windenergieprüfräumen auf die Festlegung von Windenergiegebieten verzichten, wenn sie nachweisen, dass sich diese Prüfräume nicht eignen.
5. Neue Windenergiegebiete müssen folgende Kriterien erfüllen:
 - Eine durchschnittliche Windgeschwindigkeit von mindestens 4.5 m/s (gemessen 100 m über Boden).
 - Keine Beeinträchtigung der Zug- und Wasservogelgebiete, der Moorlandschaften, der Hoch- und Übergangsmoore, der Flachmoore, der Auengebiete, der Amphibienlaichgebiete sowie der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung. Innerhalb dieser Gebiete sind Windenergieanlagen ausgeschlossen, in deren Nachbarschaft sind sie nur zulässig, wenn die negativen Wirkungen geringfügig sind (Pufferwirkung). In Mooren und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung sind keine Erschliessungen von Windenergiegebieten möglich.
 - Betrifft ein Vorhaben von nationalem Interesse ein Objekt nach Art. 5 NHG (z.B. BLN, ISOS), ein kantonales Naturschutzgebiet oder eine Grundwasserschutzzone, so darf im Rahmen einer qualifizierten Interessenabwägung ein Abweichen von der ungeschmälernten Erhaltung in Erwägung gezogen werden.
 - Konflikte mit anderen öffentlichen Interessen wie namentlich Anlagen des Bundes, dem Tourismus / der Erholung, der Landwirtschaft, dem Wald, dem Natur-, dem Wildtier-, dem Ortsbild-, dem Landschafts- und dem Kulturgüterschutz wurden in einer qualifizierten Interessenabwägung stufengerecht entschieden. Es ist plausibel aufgezeigt, dass es innerhalb des Windenergiegebiets mindestens einen, in der Regel aber drei oder mehr Standorte gibt, welche mit hoher Wahrscheinlichkeit realisierbar sind und die unter Punkt 6 aufgeführten Kriterien erfüllen werden.
6. Für die Nutzungsplanung von Windenergieanlagen inkl. der Anlagen zu deren Erschliessung gelten folgende zusätzliche Kriterien:
 - Sie sind hinsichtlich Grösse, Anordnung und Erscheinung jeweils auf die örtlichen Gegebenheiten abzustimmen.
 - Von Siedlungen, Bauten mit Publikumsverkehr, Waldrändern, Schutzgebieten und Schutzobjekten sind ausreichende Abstände vorzusehen. Insbesondere sind die Vorgaben der Lärmschutzverordnung (LSV) und hinsichtlich Sicherheit (z.B. Eisschlag) einzuhalten.
 - Einzelne grosse Anlagen oder Erschliessungen im Wald sind möglich, wenn sie Teil eines Windparks sind und wenn das überwiegende Interesse und die Standortgebundenheit (= Rodungsvoraussetzungen) nachgewiesen werden.
 - Die Erschliessung muss mit verhältnismässigem Aufwand und ohne unverhältnismässige Eingriffe in Natur und Landschaft machbar sein (inkl. Route für Ausnahmetransporte).
7. Im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens zur Festlegung der Standorte einzelner Anlagen ist jeweils ein Vollausbaukonzept für das gesamte zusammenhängende regionale Windenergiegebiet zu erarbeiten, und die Pflicht zum Rückbau der Anlagen ist in die Zonenvorschriften aufzunehmen.
8. Die Anordnung der einzelnen Windturbinen ist so zu wählen, dass die Windkraft insgesamt optimal genutzt werden kann (z.B. Minimierung des Windschattens) und die negativen Wirkungen auf Natur und Landschaft minimiert werden (z.B. Vogelzug, Blendwirkung, Lärm).
9. Kleine Windenergieanlagen bis zu einer Gesamthöhe von 30 m können ausserhalb der Windenergiegebiete realisiert werden. Ausserhalb der Bauzone gelten dafür die Bestimmungen des Raumplanungsrechts (Art. 24 RPG).

Kantonale Windenergieprüfräume und Windenergiegebiete



KS: Koordinationsstand der einzelnen Standorte: AL: Ausgangslage, FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis, VO: Vororientierung

a) Kantonale Windenergieprüfräume (P1 - P32)

Nr.	Name	Region/Regionalkonferenz	KS
P1	Grosses Moos	Biel-Seeland	FS
P2	Walperswil – Kappelen	Biel-Seeland	FS
P3	Seedorf	Biel-Seeland	FS
P4	Büren	Grenchen-Büren	FS
P14	Linden	Bern-Mittelland / Entwicklungsraum Thun	FS
P15	Fahrni	Entwicklungsraum Thun	FS
P18	Schwadernau	Biel-Seeland	FS
P19	Churzenberg	Bern-Mittelland	FS
P20	Gantrischkette	Bern-Mittelland / Entwicklungsraum Thun	FS
P21	Niderhore-Turner	Entwicklungsraum Thun / Obersimmental-Saanenland	FS
P22	Honegg	Entwicklungsraum Thun	FS
P23	Elsighore-Loner	Kandertal	FS

Anpassung beschlossen durch den Regierungsrat am 13.09.2023 (RRB 1016/2023)

P24	Gsür	Kandertal / Entwicklungsraum Thun / Obersimmental-Saanenland	FS
P25	Hahnenmoospass	Kandertal / Obersimmental-Saanenland	FS
P26	Hornfluh-Rinderberg	Obersimmental-Saanenland	FS
P27	Chalberhöni	Obersimmental-Saanenland	FS
P28	Gsteig-Walig	Obersimmental-Saanenland	FS

b) Windenergiegebiete gemäss regionalen Richtplänen (S1 - S19)

Nr.	Standort	Gemeinde	KS
S1	<u>Les Quatre Bornes: Bugnèrets / L'Echelette</u> – Joux-du-Plâne <u>(NE)</u> (Les Quatre Bornes)	Renan (BE) , Sonvilier, Saint-Imier	FS
S2	Montagne du Droit; <u>S2a Mont-Soleil</u> – Mont-Crosin – Mont Soleil , <u>S2c Jeanbrenin</u>	Saint-Imier, Villeret, Cormoret, Courtelary, Cortébert, Corgémont, Mont-Tramelan, Sencebez-Sombeval,	AL / FS ¹
S3	Montagne de Tramelan, <u>Montbautier</u>	Tramelan, Saicourt	FS
<u>S4</u>	<u>Schafegg / Heimenschwand</u>	<u>Buchholterberg</u>	<u>FS</u>
S5	Cerniers de Rebévelier – Béroie	Rebévelier, Petit-Val, Saicourt	VO
<u>S6</u>	<u>Fahrni</u>	<u>Fahrni</u>	<u>VO</u>
S7	Montoz – Prés Richard (Harzer)	Court, Romont (BE)	<u>ZEFS</u>
S8	Vechigen	Vechigen, Walkringen, Hasle bei Burgdorf, Oberburg	FS
S9	Wynigen Berge – Eich	Wynigen, Affoltern im Emmental, Walterswil (BE), Oeschenbach, Heimiswil, Dürrenroth	FS
S10	Schonegg	Sumiswald, Affoltern im Emmental, Dürrenroth	FS
S11	Surmettlen / Girsgrat	Trubschachen, Eggwil	FS
S12	Eriswil	Eriswil, Wyssachen	FS
S13	Mont-Sujet	Diesse, Lamboing, Orvin <u>Plateau de Diesse</u>	<u>VOFS</u>
S14	Montagne de Romont	Romont (BE)	<u>ZEFS</u>
S15	Stockere – Mauss – Rosshäusern	Mühleberg, Neueneegg	FS
S16	Murzelen	Wohlen	VO
S17	Lindental – Kohlholz	Diemerswil, Kirchlindach, Meikirch, Münchenbuchsee	FS
<u>S 18</u>	<u>Aussereriz / Fallenstutz / Honegg</u>	<u>Eriz, Oberlangeneegg</u>	<u>FS / VO²</u>
<u>S 19</u>	<u>Puntel</u>	<u>Oberwil i.S.</u>	<u>ZE</u>

¹ AL: Bestehender Windpark (S2a), FS: Jeanbrenin (S2c)

² FS: Teilperimeter West (W), VO: Teilperimeter Ost (E)

Massnahmenblatt C_21: Anlagen zur Windenergieproduktion fördern

1. Ausgangslage

Im Massnahmenblatt C_21 sind Grundsätze und Standortanforderungen an Windenergieanlagen festgelegt. Der Kanton bezeichnet sogenannte Windenergieprüfräume, die von den Regionalkonferenzen resp. Regionen konkreter überprüft werden müssen. Die Ergebnisse der daraus entstehenden regionalen Windenergieplanungen werden als Windenergiegebiete in den kantonalen Richtplan übernommen und ersetzen dort die entsprechenden Prüfräume. Die Windenergieprüfräume wurden in den Richtplananpassungen '10 festgesetzt und in den Richtplananpassungen '16 überprüft und erweitert.

Bei den regionalen Richtplanungen, die ursprünglich bis 2020 abgeschlossen werden sollten, sind die Planungen von 6 Regionen rechtskräftig. Die Planung der Regionalkonferenz Oberland-Ost wurde mit Streichung aller Windenergiegebiete auch abgeschlossen.

Noch nicht abgeschlossen sind die Planungen folgender Regionen: Der regionale Richtplan Windenergie seeland/biel.bienne ist vorgeprüft und geht bald in die öffentliche Auflage. Und von den Planungsregionen Obersimmental-Saenenland und Kandertal ist ein Grundlagenbericht zur Abklärung der Realisierungsmöglichkeiten und dem Potenzial von Windenergieanlagen in Vorprüfung beim Kanton.

Das Massnahmenblatt C_21 weist neu insgesamt 19 Windenergiegebiete aus, davon neu 15 als Festsetzung. Bisher wurde im Kanton Bern ein Windpark realisiert.

2. Aktuelle Änderungen im Massnahmenblatt

Im Rahmen der Richtplananpassungen 24 werden folgende Windenergiegebiete aus den regionalen Windenergieplanungen angepasst oder neu in den kantonalen Richtplan überführt und die entsprechenden Windenergieprüfräume gestrichen:

Planungsregion Association Jura bernois.Bienne:

- S7 Montoz - Prés Richard (Harzer) (Gemeinde Court) wird neu als Festsetzung aufgenommen.
- S13 Mont-Sujet (Plateau de Diesse) wird neu als Festsetzung aufgenommen.
- S14 Montagne de Romont wird neu als Festsetzung aufgenommen.

Für die Gebiete Montoz - Prés Richard und Montagne de Romont muss eine gemeinsame Erschliessung mit Grenchenberg SO geprüft werden.

Planungsregion Entwicklungsraum Thun:

- S4 Schafegg / Heimenschwand (Gemeinde Buchholterberg) wird neu festgesetzt.
- S6 Fahrni (Gemeinde Fahrni) wird als Vororientierung aufgenommen. Koordinationsbedarf besteht bezüglich Flugsicherheit (Flugfeld Thun) und Vogelschutz.
- S18 Aussereriz / Fallentutz / Honegg (Gemeinden Eriz und Oberlangenegg) wird neu als Festsetzung bzw. Vororientierung aufgenommen. Im Teilgebiet Ost besteht Koordinationsbedarf bezüglich der Moorlandschaft Rotmoos/Eriz, dem Wildtier- und Vogelschutz und dem Wald.
- S19 Puntel (Gemeinde Oberwil i.S.) wird neu als Zwischenergebnis aufgenommen. Koordinationsbedarf besteht bezüglich Fledermausschutz.

Die jeweiligen Interessenabwägungen erfolgten im Rahmen der regionalen Windenergieplanungen.

Zudem wurden Korrekturen und redaktionelle Anpassungen aufgrund von Namensänderungen und Gemeindefusionen vorgenommen.

Räumliche Voraussetzungen für die Umsetzung der Justizvollzugsstrategie 2017 – 2032 schaffen

Zielsetzung

Aufgrund der sich stark veränderten und neuen Herausforderungen sowie der teilweise stark sanierungs- und modernisierungsbedürftigen Infrastrukturen im Justizvollzug hat die Sicherheitsdirektion (SID) die Justizvollzugsstrategie 2017 - 2032 erarbeitet. Die räumlich wirksamen Massnahmen für deren Umsetzung sollen im Richtplan gesichert werden.

Hauptziele: C Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung schaffen

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGG	<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2026
	AJV	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2027 bis 2030
	AGR	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Festsetzung
	KDP		
	KAPO		
Bund	Bundesamt für Justiz		
Andere Kantone	Konkordatskantone		
Federführung:	AGG		

Massnahme

Gestützt auf den Regierungsratsbeschluss vom 15. Mai 2019 (RRB Nr. 507/2019) unterbreitete der Regierungsrat auf Antrag der Sicherheitsdirektion (SID) dem Grosse Rat des Kantons Bern den Bericht "Masterplan der Justizvollzugsstrategie 2017-2032, Strategisches Umsetzungsszenario" vom 8. Mai 2019 zur Kenntnisnahme. Anlässlich der Herbstsession 2019 nahm der Grosse Rat des Kantons Bern am 11. September 2019 den Bericht zur Kenntnis. Im Rahmen der strategischen Planung sind die Massnahmen für die einzelnen Standorte und die zeitliche Priorisierung der Umsetzung festgelegt worden. Darauf aufbauend werden die räumlich wirksamen Massnahmen für die Umsetzung im Massnahmenblatt festgesetzt (s. Rückseite).

Vorgehen

1. Konkretisieren des Masterplans für die einzelnen Standorte. In der ersten Phase sollen die Projekte "Regionalgefängnis und Justizvollzugsanstalt in Witzwil" ~~und "Administrativhaft, Umnutzung Prêles"~~ realisiert werden. Zudem sollen die planerischen Voraussetzungen für die Sanierung der Justizvollzugsanstalt Hindelbank geschaffen werden.
2. Aufnahme der Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt in den Richtplan.
3. Umsetzung der verschiedenen Bauvorhaben.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Umzonung von Landwirtschaftsland in Zone für öffentliche Nutzung / Allfälliger Verbrauch von Fruchtfolgeflächen
- Heikles Umfeld (Landwirtschaftszone, Politik, betroffene Gemeinden etc.)
- Finanzierung: Das Bundesamt für Justiz beteiligt sich an den anrechenbaren Baukosten
- Konkordatskantone sind: Strafvollzugskonkordat der Nordwest- und Innerschweiz – Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Luzern, Obwalden, Nidwalden, Schwyz, Solothurn, Uri, Zug

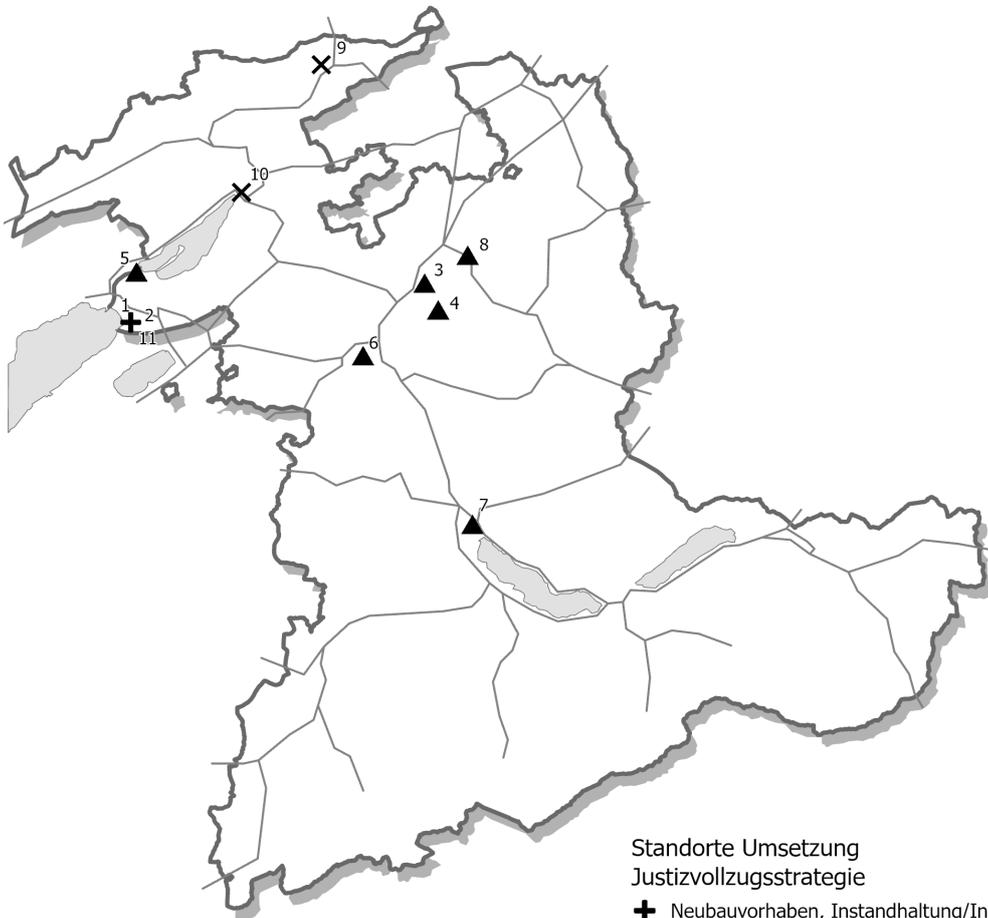
Grundlagen

Justizvollzugsstrategie 2017 – 2032
Masterplan der Justizvollzugsstrategie, Strategisches Umsetzungsszenario

Hinweise zum Controlling

Vorliegen der notwendigen Ein- oder Umzonungen.

Standorte für die Umsetzung der Justizvollzugsstrategie 2017 – 2032



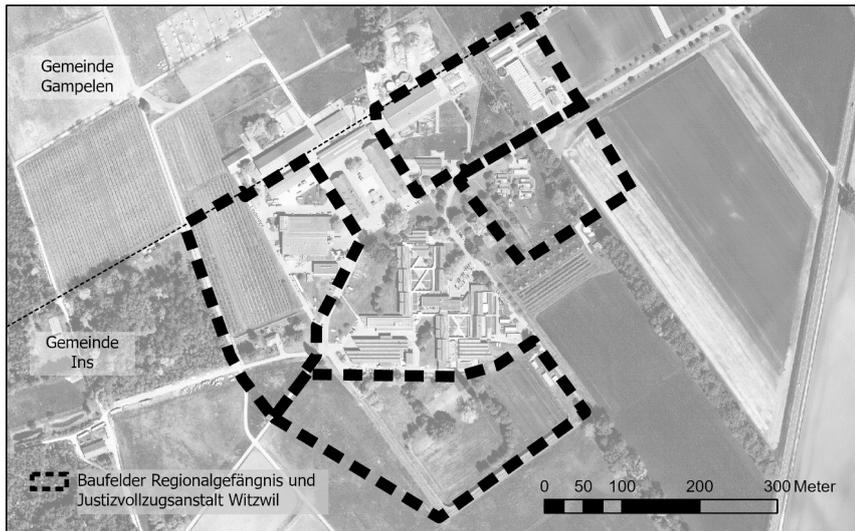
Standorte Umsetzung
Justizvollzugsstrategie

- ✚ Neubauvorhaben, Instandhaltung/Instandsetzung und Umnutzung
- ▲ Instandhaltung/Instandsetzung
- ✕ Aufhebung

Nr.	Standort	Vollzugsform	Veränderungsbedarf	Plätze	RR	KS
1	Bestehende JVA Witzwil	Offener Strafvollzug	Gesamtinstandsetzung	148	nein	
2	Neubau RG+JVA Witzwil	Untersuchungs- und Sicherheitshaft sowie Geschlossener Strafvollzug	Neubau in Witzwil	250 200	ja	FS
3	JVA Hindelbank	Frauenvollzug	Gesamtinstandsetzung	107	ja	FS
4	JVA Thorberg	Geschlossener Strafvollzug	Anpassungen, Instandhaltung	130	nein	
5	Massnahmenzentrum St. Johannsen	Offener Massnahmenvollzug	Gesamtinstandsetzung	80	nein	
6	RG Bern	Geschlossener Strafvollzug (Kurzstrafen)	Anpassungen, Instandhaltung	70	nein	
7	RG Thun	Geschlossener Strafvollzug (Kurzstrafen)	Anpassungen, Instandhaltung	74	nein	
8	RG Burgdorf	Untersuchungs- und Sicherheitshaft	Instandhaltung	100	nein	
9	RG Moutier	Administrativhaft	Aufhebung	28	nein	
10	RG Biel	Untersuchungs- und Sicherheitshaft	Aufhebung	44	nein	
11	Bestehende JVA Witzwil	Administrativhaft	Umnutzung, Instandhaltung	36	nein	
14	Prêles	Administrativhaft	Umnutzung	80	ja	ZE

Legende: RR = Richtplanrelevanz, KS = Koordinationsstand (FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis, VO: Vororientierung)

Neubau Regionalgefängnis und Justizvollzugsanstalt Witzwil (Festsetzung)

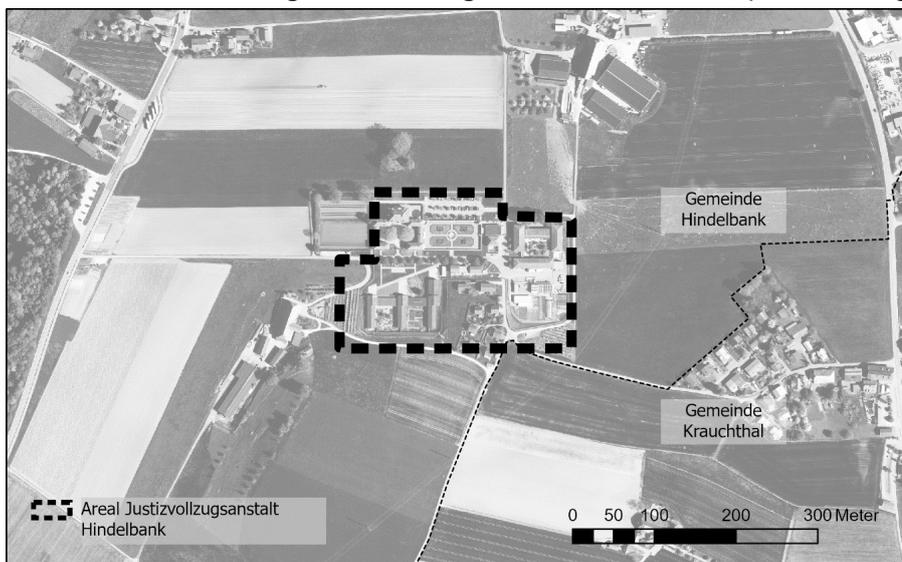


Mögliche Baufelder innerhalb der Bauzone (ZöN) der JVA Witzwil

Grundzüge des Vorhabens:

- Der Neubau des Regionalgefängnisses und der Justizvollzugsanstalt Witzwil wird in einem oder ggf. einer Kombination von zwei Baufeldern realisiert
- Bestehende Landwirtschaftsbauten müssen im Rahmen der Gesamtarealplanung teilweise auf dem Areal neu verortet werden
- Die kürzlich sanierten Wohn- und Verwaltungsgebäude der bestehenden JVA Witzwil liegen ausserhalb der möglichen Baufelder

Gesamtinstandsetzung Justizvollzugsanstalt Hindelbank, (Festsetzung)



Arealarrondierung JVA Hindelbank

Grundzüge des Vorhabens:

- Die Gesamtinstandsetzung der JVA Hindelbank wird etappenweise und grösstenteils durch Ersatzneubauten realisiert. Das historische Schloss inkl. Schlossgarten bleibt bestehen und wird in die Neuanlage integriert. Eine Neustrukturierung des Gebäudebestandes begünstigt eine sinnvolle und nachhaltige Entwicklung auf dem Areal.
- Zur Realisierung des Vorhabens und um zukünftigen Sicherheitsanforderungen gerecht zu werden, sind Arrondierungen der Bauzone (ZöN) erforderlich. ~~Dafür ist auch eine Grenzberreinigung mit den Gemeinden Hindelbank und Krauchthal nötig.~~
- Die Bauzone soll möglichst flächenneutral arrondiert werden und Vorgaben bezüglich Umgang mit der Landwirtschaftszone, Landschaftsschutzgebiet und Fruchtfolgeflächen berücksichtigen.
- Zur Sicherstellung der zukünftigen Verkehrserschliessung und der Steigerung der Sicherheitsbedürfnisse von Fussgängern und Velofahrenden, wird der Ausbau des Schlosswegs im Rahmen der Sanierung gemäss den gültigen Normen geprüft. Zudem ist

aufgrund des angepassten Arealperimeters eine Umlegung der Gemeindestrasse im südlichen und westlichen Bereich der Anstalt zu realisieren.

~~Neuer Standort für die Administrativhaft, Umbauvorhaben in Prêles (Zwischenergebnis)~~

- ~~— Im Rahmen des Masterplans der Justizvollzugsstrategie gilt es zur Neuverortung der Administrativhaft einen neuen Standort zu suchen.—~~
- ~~— Der Kantonswechsel von Moutier (2026) hat zudem zur Folge, dass 28 Administrativhaftplätze des Regionalgefängnisses Moutier innerhalb des Kantons Bern neu verortet werden müssen.—~~
- ~~— Der Standort des ehemaligen Jugendheims Prêles erweist sich nach ersten Vorabklärungen als geeignet.—~~
- ~~— Am Standort in Prêles gilt es die bau- und planungsrechtlichen Schritte zur Realisierung des Vorhabens umzusetzen (Ortsplanungsrevision, Nutzungsplanverfahren).—~~

Öffentliche Abwasserentsorgung sichern

Zielsetzung

Die öffentliche Abwasserentsorgung ist dauerhaft und langfristig gewährleistet. Die Anzahl der Abwasserreinigungsanlagen (ARA) und deren Standorte garantieren einen ökologisch und volkswirtschaftlich sinnvollen Gewässerschutz.

- Hauptziele:**
- C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen
 - E Natur und Landschaft schonen und entwickeln

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR AWA LANAT TBA	<input type="checkbox"/> Kurzfristig bis 2026 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2027 bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Festsetzung
Bund	Bundesamt für Umwelt BAFU		
Regionen	Alle Regionen, Regionalkonferenzen		
Gemeinden	Betroffene Gemeinden		
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone		
Dritte	Reg. Organisationen Abwasserentsorgung		
Federführung:	AWA		

Massnahme

Das Massnahmenblatt zeigt auf, wo sich als Ergebnis der regionalen ARA-Planungen ein räumlicher Koordinationsbedarf ergibt. Das AWA definiert in Zusammenarbeit mit den ARA-Inhabern (Gemeinden und regionale Organisationen) sowie den betroffenen Nachbarkantonen, welche ARA-Standorte langfristig für eine ökologisch und volkswirtschaftlich sinnvolle Abwasserreinigung notwendig sind und wo sich daraus abgeleitet Koordinationsbedarf ergibt. Massgebliche Grundlage hierzu bilden regionale Planungen. Das AWA sorgt dafür, dass solche Studien ausgelöst, finanziell unterstützt (Abwasserfonds) und umgesetzt werden.

Vorgehen

Aus den regionalen ARA-Planungen ergeben sich hinsichtlich des Koordinationsbedarfs drei grundsätzliche Fälle:

- ARA-Standorte mit bekanntem Koordinationsbedarf: es sind dabei zwei Varianten möglich:
 - Bei ARA-Standorten, die bestehen bleiben, jedoch Ausbaubedarf aufweisen, stellen die ARA-Inhaber in Zusammenarbeit mit dem AWA sicher, dass der notwendige Platzbedarf zur Verfügung steht. Die ARA-Inhaber garantieren die dauernde und langfristige Gewährleistung der gesetzeskonformen Abwasserentsorgung.
 - Bei ARA-Standorten, wo aufgrund von Regionalstudien ein Anschluss an eine andere ARA nachgewiesenermassen sinnvoll ist, sind die Gemeinden bzw. regionalen Organisationen als Inhaber der Anlagen für dessen Realisierung verantwortlich. In den entsprechenden Perimetern mit Koordinationsbedarf sind bei allen baulichen Vorhaben mögliche Auswirkungen auf ARA-Anschlussbauwerke zu berücksichtigen.
- ARA-Standorte ohne Koordinationsbedarf: Bei ARA, die mittelfristig am jetzigen Standort bestehen bleiben und keinen Ausbaubedarf aufweisen, garantieren die ARA-Inhaber die dauernde und langfristige Gewährleistung der gesetzeskonformen Abwasserentsorgung. Bei ARA, deren Aufhebung beschlossen ist und deshalb kein Koordinationsbedarf mehr besteht, sind die Inhaber der Anlagen für die Realisierung der Anschlüsse verantwortlich. Das AWA unterstützt die ARA-Inhaber bei der schnellen Umsetzung der Massnahmen; für Anschlussprojekte können Mittel aus dem kantonalen Abwasserfonds gesprochen werden.
- ARA-Standorte mit noch nicht bekanntem Koordinationsbedarf: Das AWA sorgt zusammen mit den betroffenen ARA-Inhabern und Nachbarkantonen dafür, dass die entsprechenden Regional- bzw. Anschlussstudien je nach Prioritäten ausgelöst, finanziell unterstützt (Abwasserfonds) und umgesetzt werden. Ein zukünftiger Koordinationsbedarf kann sowohl bei den ARA resultieren, an welche andere ARA angeschlossen werden, als auch im Korridor der Anschlussleitungen.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Teilweise kleinräumige Struktur der Abwasserentsorgung
- Konflikt mit Raumbedarf Fließgewässer, Revitalisierung, Naturschutzgebiete, Siedlungsentwicklung, Strassenprojekte etc.
- Koordination der Bauvorhaben bedingt durch teilweise grosse Altersunterschiede der ARA

Grundlagen

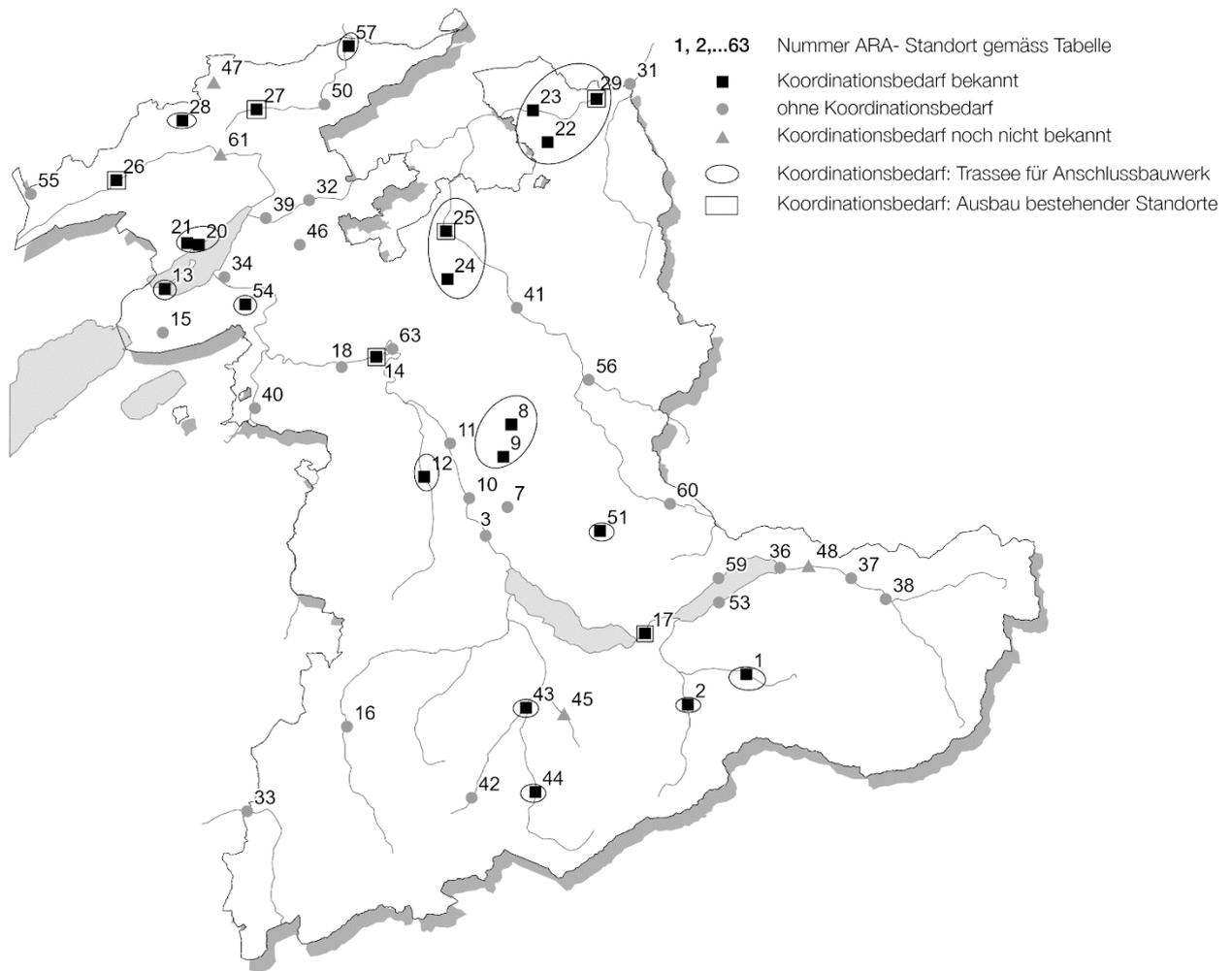
- Sachplan Siedlungsentwässerung – Massnahmenprogramm 2017 – 2022, verlängert bis 2025
- Eidgenössische und kantonale Gewässerschutzgesetzgebung
- ARA-Regionalstudien bzw. ARA-Anschlussstudien
- Bericht des AWA betreffend Massnahmen zur Elimination von Spurenstoffen
- Gewässerschutzkarte und Gewässernetz GNBE

Hinweise zum Controlling

Einsatz von Kantonsbeiträgen bei ARA-Zusammenschlüssen bzw. Leistungssteigerung von bestehenden ARA (Abwasserfonds)

Öffentliche Abwasserentsorgung sichern: Koordinationsbedarf öffentlicher ARA

(ganzjährig betrieben, > 200 Einwohnerwerte)



Legende zu Tabelle:

Nr.: Nummer auf Karte; ARA-Nr. gemäss BAFU;

KS: Koordinationsstand (VO: Vororientierung, ZE: Zwischenergebnis, FS: Festsetzung)

ARA-Standorte mit bekanntem Koordinationsbedarf

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
1	Grindelwald	57600	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Regionale Lösung ab 2035 mit ARA Lauterbrunnen und Interlaken wird geprüft. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung Grindelwald-Interlaken. Quelle: Regionalstudie Interlaken (2010)	ZE
2	Lauterbrunnen	58400	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Regionale Lösung ab 2035 mit ARA Grindelwald und Interlaken wird geprüft. Trasseefreihaltung und Umnutzung Stollen (Wasserkraft) für Anschlussleitung Lauterbrunnen-Interlaken. Quelle: Regionalstudie Interlaken (2010)	ZE
8	Grosshöchstetten	60800	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an die ARA Worblental isteine ARA an der Aare vorgesehen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung. Quelle: Regionalstudie Kiesental (2022, <u>aktualisiert 2023</u>)	FS
9	Kiesental oberes	60700	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an die ARA Worblental ist eine ARA an der Aare vorgesehen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung. Quelle: Regionalstudie Kiesental (2022, <u>aktualisiert 2023</u>)	FS
10	Kiesental unteres	61100	Der jetzige Standort bleibt; bei einem Anschluss der ARA Grosshöchstetten und Oberes Kiesental wären Ausbauten nötig welche eventuell mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren wären. Zudem wäre das	ZE

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
			Trassee für Anschlussleitungen freizuhalten (siehe Nrn. 8 und 9). Quelle: Regionalstudie Kiesental (2022)	
11	Münsingen	61600	Der jetzige Standort bleibt; bei einem Anschluss der ARA Grosshöchstetten und Oberes Kiesental wären Ausbauten nötig, welche eventuell mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren wären. Weiter wäre das Trasseefreihaltung für Anschlussleitungen freizuhalten (siehe Nrn. 8 und 9). Quelle: Regionalstudie Kiesental (2022). Zudem ist die Einleitstelle flussabwärts zu verlegen und mit den Ufersicherungsmassnahmen im Rahmen des Wasserbauplans Belpau zu koordinieren. Quelle: Massnahmenprogramm 2017-2022 zur Wasserstrategie (2016).	ZE
12	Gürbetal	86900	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Der jetzige Standort bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Anschluss an ara region bern ag bis 2035 ist offen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung Kaufdorf - Toffen bei Variante Anschluss an ara region bern ag. Quelle: Anschlussstudie Gürbetal-ara region bern ag (2018)	ZE
13	Erlach	49200	Standort nicht wirtschaftlich. Regionale Lösung mit STEP Marin und Le Landeron machbar. Koordinationsbedarf bei Tätigkeiten im Gebiet Le Landeron-Marin-Erlach. Quelle: Regionalstudie Seeland (2012)	ZE
14	ara region bern ag	35100	Der jetzige Standort bleibt. Ausbauten (ARA mit zusätzlicher Reinigungsstufe für Elimination Spurenstoffe, Transportkanäle; siehe Nrn. 12, 18) sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: Anschlussstudien Gürbetal (2018) und Wohlen (2018)	FS
17	Interlaken	59300	Standort bleibt. Ausbau notwendig bei ARA-Anschlüsse Grindelwald und Lauterbrunnen (ab 2035). Koordination mit Siedlungsentwicklung. Quelle: Regionalstudie Interlaken (2010)	FS
18	Wohlen	36000	Anschluss an ara region bern ag in Projektierung, der Anschluss wird von den Verantwortlichen der ARA Wohlen favorisiert. Massnahmen abzustimmen mit Entsorgungskonzept Stadt Bern-West. Quelle: Anschlussstudie Wohlen-ara region bern ag (2018)	FS
20	Am Twannbach	74000	Aufhebung der ARA und Anschluss an STEP Le Landeron ist beschlossen. Quelle: Anschlussstudie Gesamtbetrachtung ARA Plateau de Diesse (2007) und Twann, Studie Zukunft ARA Am Twannbach (2017)	FS
21	Prêles	72500	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Am Twannbach bzw. Richtung La Neuveville ist vorgesehen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung Richtung Schnernelz. Quelle: Anschlussstudie Gesamtbetrachtung ARA Plateau de Diesse (2007) und Twann, Studie Zukunft ARA Prêles (2018)	FS
22	Herzogenbuchsee	99400	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Der jetzige Standort bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. In einem ersten Schritt wird bis 2025 eine Ableitung des gereinigten Abwassers in die Aare erstellt. Mittelfristig (2035 - 2040) soll der Anschluss an die ZALA erfolgen, Trasseefreihaltung für notwendige Anschlussleitung. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, aktualisiert 2020), Regionalstudie Oberaargau (2019)	FS
23	Wangen-Wiedlisbach	99200	Regionale Lösung mit ARA Herzogenbuchsee und ZALA wurde abgeklärt: Weiterbetrieb oder Aufhebung und Anschluss an ZALA sind valable Optionen. Koordination mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort bzw. Trasseefreihaltung für möglichen Anschluss an ZALA. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, aktualisiert 2020), Regionalstudie Oberaargau (2019)	ZE
24	Moossee-Urtenenbach	41100	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Der Anschluss an die ARA Burgdorf-Fraubrunnen ist vorgesehen. In einem ersten Schritt wird nur das gereinigte Abwasser zur ARA Burgdorf-Fraubrunnen abgeleitet; nach der Aufhebung der ARA Moossee-Urtenenbach wird das gesamte Schmutzabwasser abgeleitet. Der Standort der ARA Moossee-Urtenenbach bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Lösungen werden unter Berücksichtigung von finanziellen, rechtlichen und	FSZE

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
			umweltbeeinflussenden Konsequenzen geprüft. Das Trasse für eine eventuelle Leitung Richtung ARA Burgdorf ist freizuhalten. Die Entscheidung ist im Gange. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, aktualisiert 2020), Regionalstudie (2018), <u>Zusammenschlussstudie ARA Region Burgdorf-Fraubrunnen & ARA Moossee-Urtenenbach (2023)</u>	
25	Burgdorf-Fraubrunnen	40100	Standort bleibt. <u>Erweiterung, Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen und die Verlegung der Einleitstelle sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Je nach Ergebnis der Entscheidung unter Nr. 24 ist ein Ausbau der Kläranlage notwendig. Koordination mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort.</u> Quelle: MV-Bericht AWA (2017, aktualisiert 2020), Regionalstudie (2018), <u>Zusammenschlussstudie ARA Region Burgdorf-Fraubrunnen & ARA Moossee-Urtenenbach (2023)</u>	FSZE
26	Saint-Imier	44800	Allfällige Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen, Verschiebung der Einleitstelle des gereinigten Abwassers oder ein Anschluss an die ARA Region Biel sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, aktualisiert 2020)	ZE
27	Tavannes	69600	Standort bleibt. Erweiterungen sowie Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, aktualisiert 2020), Regionalstudie (2019)	FS
28	Tramelan	44600	Anschluss an ARA Tavannes ist beschlossen. Trasseerhaltung für Anschluss an ARA Tavannes. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, aktualisiert 2020), Regionalstudie (2019)	FS
29	ZALA	32101	Standort bleibt. Konsequenzen bei einem allfälligen Anschluss der ARA Dürrenroth (ist erfolgt 2021 <u>erfolgt</u>), Herzogenbuchsee und Wangen-Wiedlisbach sind abgeklärt worden. Quelle: Regionalstudie Oberaargau (2019)	FS
51	Eriz-Linden	92402	Anschluss an ARA Thunersee oder Weiterbetrieb. Trasseerhaltung für allfällige Anschlussleitung.	ZE
57	Moutier-Roches	70400	Der jetzige Standort bleibt mittelfristig bestehen. Ein allfälliger Ausbau der ARA Moutier mit einer vierten <u>Reinigungsstufe ist mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren</u> Reinigungsstufe wird 2022, nach Abschluss der Gewässeruntersuchungen im Rahmen der Birskommission, neu beurteilt. Ein möglicher Anschluss an die ARA Delsberg ist eine langfristige Option; Trasseerhaltung für allfällige Anschlussleitung. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, aktualisiert 2020), Bericht Elimination von MV an der Birs (2017)	ZE
60	Schangnau-Bumbach	90600	Standort nicht wirtschaftlich und aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Langnau ist in Abklärung. Quelle: GEP Schangnau (2020)	ZE
44	Kandersteg	56500	Anschluss an ARA Frutigen oder Ausbau am jetzigen Standort. Trasseerhaltung für allfällige Anschlussleitung. Quelle: Regionalstudie <u>Kandertal – Frutigital wurde</u> 2022 gestartet	ZE
54	Kallnach	30400	Anschluss an ARA Lyss oder Weiterbetrieb. Die beiden Varianten <u>wurden abgeklärt; die Entscheidung ist im Gange</u> sind zurzeit in Abklärung. Trasseerhaltung für allfällige Anschlussleitung.	ZE
43	<u>Frutigen</u>	<u>56300</u>	<u>Trasseerhaltung für allfällige Ableitung eines Teilstroms zur ARA Thunersee im Falle Aufhebung der ARA Kandersteg. Quelle: Regionalstudie Kandertal – Frutigital wurde 2022 gestartet.</u>	<u>ZE</u>

ARA-Standorte ohne Koordinationsbedarf

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
3	Thunersee	94400	Keiner	FS
16	Simmental oberes	79400	Der jetzige Standort bleibt; ein Anschluss an die ARA Thunersee ist mittelfristig ausgeschlossen	FS
31	Murg	34500	Keiner	FS
33	Saanen	84300	Keiner	FS

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
34	Täuffelen	75100	Keiner	FS
36	Brienz	57300	Der jetzige Standort bleibt.; Neubau ist im Bau.	FS
37	Meiringen	78500	Der jetzige Standort bleibt.	FS
38	Innertkirchen	78400	Der jetzige Standort bleibt.	FS
39	Biel	73300	Der jetzige Standort bleibt; er bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, aktualisiert 2020)	FS
40	Sensetal	66700	Der jetzige Standort bleibt; er bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, aktualisiert 2020)	FS
42	Adelboden	56102	Keiner	FS
43	Frutigen	56300	Keiner	FS
56	Langnau	90200	Keiner	FS
63	Worbental	36200	Der jetzige Standort bleibt; er bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, aktualisiert 2020)	FS
32	Orpund	74600	Der jetzige Standort bleibt.; Sanierung in Projektierung	FS
46	Lyss	30600	Keiner	FS
41	Mittleres Emmental	95600	Der jetzige Standort bleibt. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, aktualisiert 2020), Regionalstudie (2018)	FS
7	Bleiken	60400	Standort nicht wirtschaftlich und aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Unteres Kiesental ist 2025 2 vorgesehen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung an ARA Unteres Kiesental, evtl. Aufhebung von weiteren Kleinkläranlagen im Perimeter. Quelle: Anschlussstudie Bleiken-Unteres Kiesental (2017)	FS
50	Court	69000	Keiner	FS
53	Iseltwald	58200	Keiner	FS
55	La Ferrière	43500	Keiner	FS
19	Guttannen-Ruebgart	78200	Die ARA wird wurde aufgrund der Naturgefahrensituation aufgegeben. Die Abwasserreinigung erfolgt zukünftig <u>seit 2023</u> durch drei <u>dezentrale Kleinkläranlagen</u> . Die Projektierung ist im Gange.	FS
59	Oberried b.l.	58902	Aufhebung der ARA und Anschluss an die ARA Interlaken sind beschlossen.	FS
15	Ins-Müntschemier	49602	Aufhebung der ARA und Anschluss an die ARA Marin sind beschlossen. Der Bau <u>Projektierung</u> der Anschlussleitung ist im Gange.	FS
10	Kiesental unteres	61100	Der jetzige Standort bleibt.	FS
11	Münsingen	61600	Der jetzige Standort bleibt. Die Einleitstelle ist <u>flussabwärts zu verlegen und mit den Ufersicherungsmassnahmen im Rahmen des Wasserbauplans Belpau zu koordinieren</u> . Quelle: <u>Massnahmenprogramm 2017-2022 zur Wasserstrategie (2016)</u> .	FS
18	Wohlen	36000	<u>Anschluss an die ara region bern ag ist beschlossen.. Quelle: Anschlussstudie Wohlen-ara region bern ag (2018), Vorprojekt (2022)</u>	FS
60	Schangnau-Bumbach	90600	<u>Anschluss an die ARA Langnau ist beschlossen. Quelle: GEP Schangnau (2020), Bauprojekt Anschluss ARA Langnau</u>	FS

ARA-Standorte Koordinationsbedarf noch nicht bekannt

Ein zukünftiger Koordinationsbedarf kann sowohl bei den ARA resultieren, an welche andere ARA angeschlossen werden, als auch im Korridor der Anschlussleitungen.

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
45	Kiental-Reichenbach	56700	Noch keine Aussage möglich	VO
47	Bellelay	70600	Noch keine Aussage möglich	VO
48	Brienzwiler	57400	Noch keine Aussage möglich	VO

61	Sonceboz	44400	Noch keine Aussage möglich	VO
----	----------	-------	----------------------------	----

Nutzung Solarenergie fördern

Zielsetzung

Der Kanton Bern schafft die raumplanerischen Voraussetzungen für eine wirtschaftliche, die Bevölkerung und die Umwelt schonende Nutzung der Solarenergie.

Hauptziele: C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklung schaffen

E Natur und Landschaft schonen und entwickeln

Beteiligte Stellen

Kanton Bern: AGR, AUE

Bund: Bundesamt für Energie BFE

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Regionen: Alle Regionen

Gemeinden: Standortgemeinden

Kantone: Betroffene Nachbarkantone

Federführung: AUE

Realisierung

Kurzfristig bis 2026

Mittelfristig 2027 bis 2030

Daueraufgabe

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Der Kanton legt im Kantonalen Richtplan gemäss Art. 8 Abs. 2, Art. 8b RPG und Art. 10 EnG die für die Nutzung der Solarenergie geeigneten Gebiete fest und berücksichtigt dabei die Interessen des Landschafts- und Biotopschutzes und der Walderhaltung sowie die Interessen der Landwirtschaft, insbesondere des Kulturlandschutzes und des Schutzes der Fruchtflächflächen.

Vorgehen

1. Der Kanton erarbeitet die Grundlagen, welche zur Planung von geeigneten Gebieten zur Nutzung der Solarenergie notwendig sind und stellt diese in zweckmässiger Form zur Verfügung.
2. Der Kanton legt die dazu notwendigen Planungsgrundsätze und Verfahren fest.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Interessen der Stromproduzenten und der Netzbetreiber
- Interessen der Gemeinden resp. Regionen
- Interessen des Bundes und der Nachbarkantone
- Konflikte mit anderen Nutzungs- und Schutzinteressen

Grundlagen

- Kantonale Energiestrategie
- Energiestrategie 2050 des Bundes

Hinweise zum Controlling

Geeignete Gebiete und Planungsgrundsätze sind festgelegt und die Verfahren sind geklärt.

Kantonale Planungsgrundsätze

1. Die für die Nutzung der Solarenergie geeigneten Gebiete werden nach folgenden Planungsgrundsätzen festgelegt:
 - a. Es werden die Gebiete mit einem hohen Energiepotenzial ermittelt.
 - b. Prioritär werden bereits von Bauten und Anlagen geprägte Gebiete berücksichtigt.
 - c. Gebiete mit bestehenden Erschliessungen (Stromnetz und Strassennetz) haben Vorrang.
 - d. Unter Einhaltung von Buchstabe a. bis c. haben Gebiete mit einem erhöhten Produktionspotenzial Vorrang.
 - e. Die Interessen des Landschaft- und Biotopschutzes und der Walderhaltung sowie die Interessen der Landwirtschaft, insbesondere des Kulturlandschutzes und des Schutzes der Fruchtfolgeflächen sind zu berücksichtigen.
 - f. Die Beeinträchtigung von Schutzinteressen ist zu vermeiden. Falls Schutzinteressen betroffen sind, ist stets eine Interessenabwägung gemäss Art. 3 RPV vorzunehmen.

Massnahme C_28: Nutzung Solarenergie fördern

Ausgangslage

Die Energiestrategie 2050 des Bundes sieht eine Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energie vor. Neben den Energieträgern Wasser, Wind und Biomasse soll vor allem auch die Nutzung der Solarenergie ausgebaut werden. Auch der Kanton Bern hat seine Energiestrategie auf den Ausbau der erneuerbaren Energien ausgerichtet. Dazu gehört unter anderem die Förderung der Solarenergie.

Als Grundlage für eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren, einheimischen Energien wurden auf Bundesebene verschiedensten Gesetzesanpassungen vorgenommen. Für die Nutzung der Solarenergie sind folgende Gesetzesvorlagen des Bundes relevant:

- Mit der Übergangsbestimmung in Art. 71a EnG (eingefügt mit dem Bundesgesetz vom 30. September 2022 betreffend dringliche Massnahmen zur kurzfristigen Bereitstellung einer sicheren Stromversorgung im Winter, sog. «Solarexpress») wurde die Grundlage für die Erstellung von Photovoltaik-Grossanlagen ohne Planungspflicht (Alpine Photovoltaik-Anlage) geschaffen. Die Bestimmung ist befristet. Sie ist am 1. Oktober 2022 in Kraft getreten und gilt bis am 31. Dezember 2025.
- Das Bundesgesetz über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien (sog. «Mantelerlass») sieht Änderungen des Energiegesetzes (EnG; SR 730.0), des Stromversorgungsgesetzes (StromV; SR 734.7), des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) und des Waldgesetzes (WaG; 921.0) vor. Die Kantone bekommen dadurch neu die Aufgabe, auch für Solaranlagen von nationalem Interesse geeignete Gebiete im Richtplan festzulegen (Art. 10 Abs. 1 – 1^{ter} EnG). Die für das nationale Interesse erforderliche Grösse und Bedeutung wird gemäss Art. 12 Abs. 4 Energiegesetz vom Bundesrat neu festgelegt. Gegen den Mantelerlass wurde das Referendum ergriffen. An der Volksabstimmung vom 9. Juni 2024 wurde er mit einem Ja-Stimmenanteil von 68,7 % deutlich angenommen.
- Mit einer weiteren Änderung des EnG im Rahmen des sog. «Beschleunigungserlasses» (Vorlage 23.051) schlägt der Bundesrat vor, durch ein konzentriertes kantonales Plangenehmigungsverfahren gemäss neuem Art. 14a EnG das Planerlass-, Bewilligungs- und auch das Rechtsmittelverfahren zu beschleunigen. Die Vorlage ist Gegenstand von laufenden parlamentarischen Beratungen. Das Inkrafttreten der vorgesehenen Änderung ist offen.

Die gesetzlichen Grundlagen des Bundes zur Förderung der Nutzung der Solarenergie sind also noch nicht vollumfänglich abgeschlossen und weiterer Regelungsbedarf zeichnet sich ab. Die Stossrichtung und ein Grossteil der konkreten Vorgaben sind nun aber bekannt.

Zielsetzung, Massnahmen und weiteres Vorgehen

Mit dem vorliegenden neuen Massnahmenblatt C_28 Nutzung Solarenergie fördern im Rahmen der Richtplananpassungen 24 unterstreicht der Kanton Bern die Absicht, die Nutzung der Solarenergie zu unterstützen und die erforderlichen planerischen Grundlagen rasch zu erarbeiten.

Als Massnahme gibt sich der Kanton die Aufgabe, die für die Nutzung der Solarenergie geeigneten Gebiete im Richtplan festzulegen. Der Kanton erarbeitet in einem ersten Schritt die dafür nötigen Planungsgrundlagen (Potentialstudie Solarenergie, evtl. Sachplanung usw.) und legt die notwendigen Planungsgrundsätze und Verfahren fest.

Aufgrund der oben beschriebenen Ausgangslage wird die Festlegung von Gebieten für Solarenergieanlagen von nationalem Interesse und die Konkretisierung der entsprechenden Planungsgrundsätze in einem nächsten Schritt, wenn möglich mit den Richtplananpassungen 26, erfolgen.

Naturgefahren in der Ortsplanung berücksichtigen

Zielsetzung

Das Schadenpotenzial ist im Sinne der Gefahrenvorsorge zu minimieren. Dazu sind aussagekräftige Gefahrengrundlagen (Gefahrenkarten) zu erarbeiten, bei der Bauzonenausscheidung zu berücksichtigen und im Zonenplan darzustellen. Der Kanton legt die Grundsätze fest.

Hauptziele: D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

Beteiligte Stellen

Kanton Bern AGR
 AWN
 TBA
 Bund Bundesamt für Umwelt
 Gemeinden Alle Gemeinden
Federführung: AGR

Realisierung

Kurzfristig bis 2026
 Mittelfristig 2027 bis 2030
 Daueraufgabe

**Stand der Koordination
 der Gesamtmassnahme**
 Festsetzung

Massnahme

Die Grundsätze für die Berücksichtigung der Naturgefahren in der Ortsplanung werden mit der Genehmigung des Richtplans formell festgesetzt (s. Rückseite). Sie sind bei der Ortsplanung anzuwenden.

Vorgehen

1. Die Gemeinden überarbeiten bei Bedarf mit Unterstützung des Kantons (TBA, AWN) die Gefahrenkarten.
2. Die Gemeinden setzen neue Gefahrenkarten raschestmöglich in die Ortsplanung um (s. Grundsätze).
3. Wenn dies nicht innert 2 Jahren nach Vorliegen der Gefahrenkarte geschieht, prüft der Regierungsrat Planungszonen für diejenigen Teile der Bauzone, für welche Handlungsbedarf besteht.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Ziele der Siedlungsentwicklung
- Wasserbau- und Gefahrenschutzmassnahmen, Schutzwaldpflege, Ereignisbewältigung
- Raumbedarf Fließgewässer

Grundlagen

- Art. 15 RPG, Art. 6 BauG, Waldgesetzgebung, Wasserbaugesetzgebung
- Gefahrenkarten, Gefahrenhinweiskarte 1:25'000, Ereigniskataster
- Risikostrategie Naturgefahren (RRB vom 24. August 2005)

Hinweise zum Controlling

- Stand der Gefahrenkartierung
- Kantonale Raubeobachtung

Grundsätze für die Berücksichtigung der Naturgefahren in der Ortsplanung

1. Beurteilungsgrundlagen erarbeiten

Wenn Hinweise dafür bestehen, dass die bestehende Gefahrenkarte nicht mehr aktuell ist, z.B. aufgrund der Folgen des Klimawandels, ist sie zusammen mit der zuständigen Naturgefahrenfachstelle zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren.

2. Umsetzung der Gefahrenkarte in der Ortsplanung

Die Berücksichtigung der Naturgefahren in der Ortsplanung umfasst folgende Aufgaben:

- Berücksichtigen der Naturgefahren bei der Überprüfung und Festlegung der Bauzonen
- Bezeichnen der Gefahrenggebiete im Zonenplan
- Überprüfen und gegebenenfalls Anpassen der Bestimmungen im Baureglement (Bau- und Nutzungsbeschränkungen)

3. Überprüfung und Festlegung der Bauzonen

Fall	Gefahrenstufe (gemäss Gefahrenkarte)	Heutige Situation	Behandlung in der Ortsplanung
1	Rot (erhebliche Gefährdung)	Nichtbauzone	Keine neue Bauzone
2	Rot	Bauzone / Nicht überbaut	Umzonung in die Nichtbauzone
3	Rot	Bauzone / Überbaut	In der Regel belassen in Bauzone *
4	Blau (mittlere Gefährdung)	Nichtbauzone	Umzonung in Bauzone nur ausnahmsweise */**
5	Blau	Bauzone / Nicht überbaut	Belassen in Bauzone nur ausnahmsweise */**
6	Blau	Bauzone / Überbaut	In der Regel belassen in Bauzone *
7	Gelb (geringe Gefährdung)		Zurückhaltung bei Bauzonen für sensible Nutzungen
8	Gelb-weiss (Restgefährdung, Ereignisse mit geringer Eintretenswahrscheinlichkeit, aber hoher Intensität)		Zurückhaltung bei Bauzonen für Nutzungen, welche der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung dienen wie Spital, Feuerwehr usw. oder welche ein sehr grosses Schadenpotential aufweisen.
9	Gefahrenhinweis (unbestimmte Gefahrenstufe)	Bauzone / Nichtbauzone	Keine neue Bauzone <u>und keine Auf- oder Umzonungen</u> (solange Gefahrenstufe nicht bestimmt ist).

* Wenn die Bestimmungen des Musterartikels (siehe Musterbaureglement) den örtlichen Gegebenheiten / anderen Interessen nicht genügend Rechnung tragen (u.a. Ortsbild, Natur, Nachbarschaft), sind ergänzende Nutzungs- und Bau Beschränkungen gemäss Ziffer 4 zu prüfen bzw. zu erlassen.

** Ausnahmen dürfen nur mit grösster Zurückhaltung und gestützt auf eine sorgfältige und sachbezogene Interessenabwägung vorgehen werden. Dabei sind insbesondere zu berücksichtigen:

- Die Möglichkeiten der Gemeinde, an anderen Standorten Bauzonen für die vorgesehene Zweckbestimmung zu bezeichnen.
- Die Lage der Bauzone im Siedlungsgebiet: Eine Bauzone ist eher möglich im bereits weitgehend überbauten Gebiet als am Siedlungsrand.
- Die Gefahrenstufe: Eine Bauzone ist eher zulässig an der Grenze zum gelben als an der Grenze zum roten Gefahrenggebiet.
- Das Ausmass des durch die Bauzonenausscheidung ermöglichten Schadenpotenzials (Art der Nutzung; Gefährdung von Mensch und Tier ausserhalb der Gebäude; Nutzungsbeschränkungen): Dieses ist möglichst klein zu halten.
- Die technische Machbarkeit, die räumliche Verträglichkeit und die Folgekosten für Schutzmassnahmen. Dabei ist zu beachten, dass gemäss geltender Wasserbau- und Waldgesetzgebung für Massnahmen zum Schutz von Bauten und Anlagen, die in bekannten Gefahrenggebieten erstellt wurden, von Bund und Kanton keine Beiträge gewährt werden.

4. Bau- und Nutzungsbeschränkungen in Gefahrenggebieten

Die Regelung der Baumöglichkeiten in Gefahrenggebieten hat die Vorgaben von Art. 6 Baugesetz zu berücksichtigen. Die Sicherheit von Menschen, Tieren und erheblichen Sachwerten muss gewährleistet werden. Unter Umständen genügen dazu die Mustervorschriften gemäss Musterbaureglement. Ansonsten sind mit ergänzenden Zonenvorschriften (z.B. Bestandeszone, Zone mit Planungspflicht, Überbauungsordnung) die Rahmenbedingungen für die Nutzung und Überbauung massgeschneidert auf die Sicherheitsanforderungen abzustimmen.



Massnahmenblatt D_03 Naturgefahren in der Ortsplanung berücksichtigen - Erläuterungen

Das Massnahmenblatt D_03 wird wie folgt geändert, resp. ergänzt:

Fall	Gefahrenstufe (gemäß Gefahrenkarte)	Heutige Situation	Behandlung in der Ortsplanung
i	Rot (erhebliche Gefährdung)	Nichtbauzone	Keine neue Bauzone
2	Rot	Bauzone / Nicht überbaut	Umzonung in die Nichtbauzone
3	Rot	Bauzone / Überbaut	In der Regel belassen in Bauzone *
4	Blau (mittlere Gefährdung)	Nichtbauzone	Umzonung in Bauzone nur ausnahmsweise */**
5	Blau	Bauzone / Nicht überbaut	Belassen in Bauzone nur ausnahmsweise */**
6	Blau	Bauzone/ Überbaut	In der Regel belassen in Bauzone *
7	Gelb (geringe Gefährdung)		Zurückhaltung bei Bauzonen für sensible Nutzungen
8	Gelb-weiss (Restgefährdung, Ereignisse mit geringer Eintretenswahrscheinlichkeit, aber hoher Intensität)		Zurückhaltung bei Bauzonen für Nutzungen, welche der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung dienen wie Spital, Feuerwehr usw. oder welche ein sehr großes Schadenpotential aufweisen.
9	Gefahrenhinweis (unbestimmte Gefahrenstufe)	Bauzone / Nichtbauzone	Keine neue Bauzone und keine Auf- oder Umzonungen solange Gefahrenstufe nicht bestimmt ist.

Begründung der Anpassung

Gestützt auf das Massnahmenblatt D_03, Fall 9, des kantonalen Richtplanes dürfen in Gebieten unbestimmter Gefahrenstufe keine neuen Bauzonen erschaffen werden. Einzonungen sind somit nicht möglich. Gemäss Haltung des Kantons muss dies auch für Aufzonungen und Umzonungen gelten, sofern das Gefahrenpotential dadurch erhöht wird. Bleibt dieses gleich oder wird durch eine Aufzonung oder Umzonung weniger, so wäre eine solche zulässig. Da im Massnahmenblatt nicht explizit geregelt ist, was bei Auf- und Umzonungen in unbestimmten Gefahrengebieten gilt, wird das Massnahmenblatt D_03 dahingehend angepasst.

Nebst den sachlogischen Gründen für die Anpassung kann bereits aus Art. 6 BauG «Erweiterung» entsprechendes gelesen werden. Vergleiche Aldo Zaugg/ Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, Band I, 5. Aufl., Bern 2020, Art. 6, N. 12: «Die Kantone haben Grundlagen für den Schutz vor Naturereignissen, insbesondere Gefahrenkataster und Gefahrenkarten, zu erarbeiten. Diese sind bei allen raumwirksamen Tätigkeiten, namentlich in der Richt- und Nutzungsplanung, zu berücksichtigen (Art. 15 WaV).» sowie «Nach Art. 29 des kantonalen Waldgesetzes (KWaG; BSG 921.11) erstellt der Kanton die planerischen Grundlagen für die Gefahrenerkennung und –bewältigung.»

Des Weiteren kann bereits auf das RPG (Art. 6 Abs. 2 lit. c, Art. 15 Abs. 4) abgestützt werden. Art. 15 Abs. 4 lit. a RPG besagt, dass Land nur neu einer Bauzone zugewiesen werden kann, wenn es sich für die Überbauung eignet. Abs. 4 ist gemäss Wortlaut auf Neueinzonungen zugeschnitten. Es rechtfertigt «sich jedoch, auch bei einer Nutzungsplanrevision – wenn Grundstücke in der Bauzone bestätigt werden oder wenn sie eine Um- oder Aufzonung erfahren – die Kriterien des Abs. 4 miteinzubeziehen. Im Rahmen der bei allen Nutzungsplanänderungen vorzunehmenden umfassenden Interessenabwägung (Art. 3 RPV) ist der gesamte Art. 15 RPG zu berücksichtigen. Dazu gehören neben den allgemeinen Anforderungen an die Bauzonen (Abs. 1–3) auch die Voraussetzungen des Abs. 4.» (Heinz Aemisegger/ Samuel Kissling, Praxiskommentar RPG: Nutzungsplanung, Zürich 2016, Art. 15, N. 88; vgl. jedoch auch nachfolgend N. 89 f.).

Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende Jenische, Sinti und Roma schaffen**Zielsetzung**

Die Zahl der Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende Jenische, Sinti und Roma mit fahrender Lebensweise im Kanton Bern soll erhöht werden.

Hauptziele: A Den Boden haushälterisch nutzen und die Siedlungsentwicklung konzentrieren
D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

Beteiligte Stellen

Kanton Bern AGR
BKD
BVD
DIJ
GSI
Regierungsstatthalter
SID

Bund Bundesamt für Kultur

Regionen Alle Regionen

Gemeinden Alle Gemeinden

Dritte Organisationen der Fahrenden Jenischen, Sinti und Roma mit fahrender Lebensweise

Federführung: AGR

Realisierung

Kurzfristig bis 2026
 Mittelfristig 2027 bis 2030
 Daueraufgabe

Stand der Koordination

der Gesamtmassnahme
Festsetzung

Massnahme

Der Kanton plant in Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionen und Gemeinden zusätzliche Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende Jenische, Sinti und Roma mit fahrender Lebensweise.

Vorgehen

- Der Kanton legt gestützt auf eine umfassende Standortevaluation in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden die Standorte für Stand- und
- Durchgangsplätze im Richtplan fest (s. Rückseite).
- Der Kanton plant die Plätze und kann dafür bei Bedarf kantonale Überbauungsordnungen erlassen.
- Der Kanton begleitet den Bau der Plätze, für den Betrieb sind in der Regel die Gemeinden zuständig.
- Der Kanton plant, realisiert und betreibt einen Transitplatz beim Rastplatz Wileroltigen der A1.
- Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass dieser sich an den Kosten des vom Kanton Bern realisierten Transitplatz Wileroltigen beteiligt.
- Der Kanton und seine Gemeinden setzten sich für die fahrende traditionelle Lebensweise ein, indem sie die Möglichkeit und Akzeptanz von Spontanhalten fördern und diese soweit möglich tolerieren.
- Der Kanton und seine Gemeinden tragen aktiv zur langfristigen Sicherung von bestehenden Halteplätzen bei.

Gesamtkosten: 100% 5'989'500 Fr.

davon finanziert durch:

Kanton Bern 100% 5'989'500 Fr.

Bund Fr.

Regionen Fr.

Gemeinden Fr.

Andere Kantone Fr.

Dritte Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern**Finanzierungsart:**

- Als Teil der Erfolgsrechnung
 Als Teil der Investitionsrechnung
 Spezialfinanzierung: Rahmenkredit

Finanzierungsnachweis

- Im Aufgaben und Finanzplan enthalten

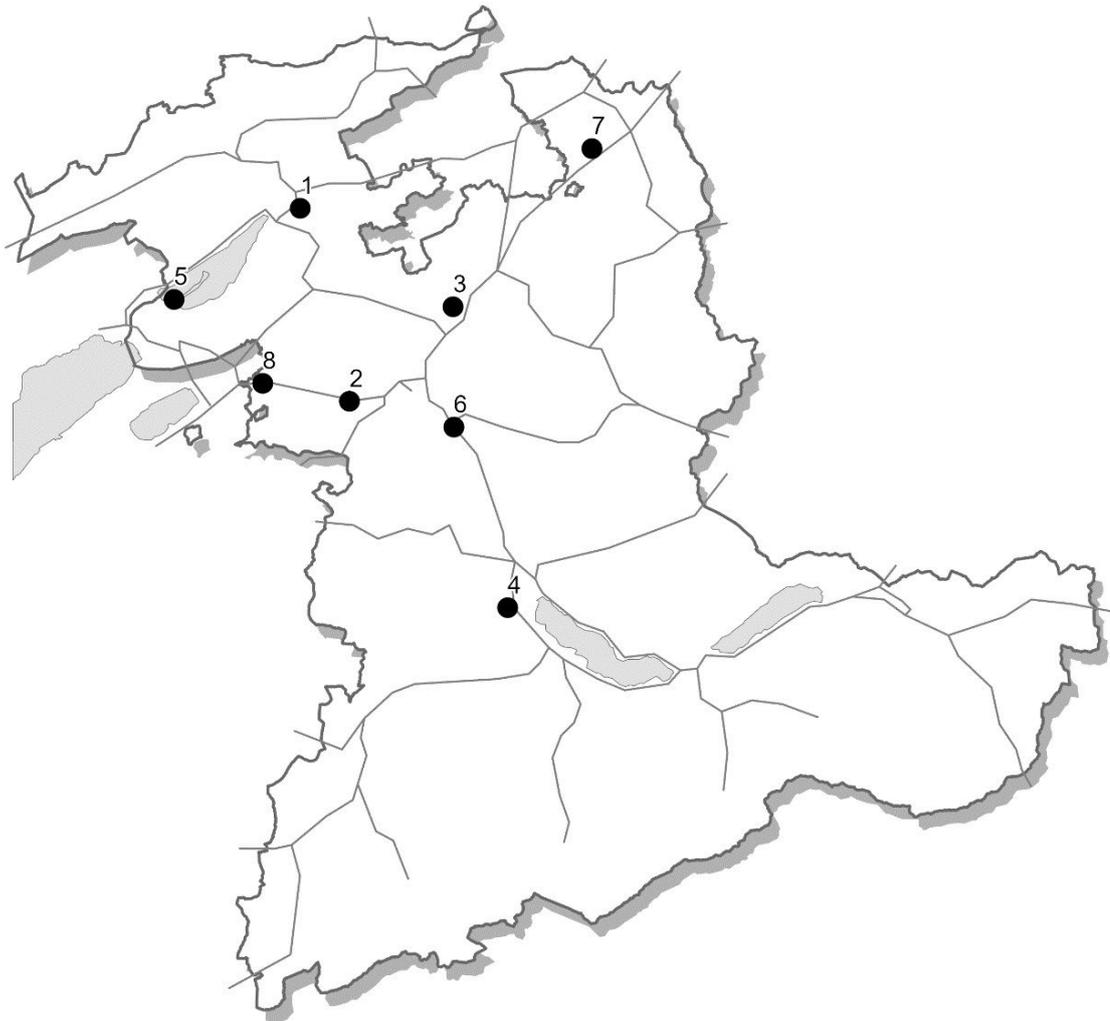
Bemerkung: Umfasst Planungs-, Projektierungs-, und Realisierungskosten für drei Durchgangs-/Standplätze und für einen Transitplatz.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte**Grundlagen**

- Rahmenübereinkommen des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten vom 1. Februar 1998 (SR 0.441.1)
- Schweizerisches Bundesgericht, Entscheid 1A.205/2002 vom 28. März 2003 (BGE 129 II 321)
- Konzept Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern (RRB 1127/29.06.2011)
- Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern vom September 2013 (RRB 1298/2013)
- Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern, Ausweitung des Auftrags der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, Ergebnissicherung der Aussprache vom 21. Mai 2014 (RRB 691/2014)
- GR-Beschluss Rahmenkredit für die Planung und Realisierung neuer Halteplätze für schweizerische Fahrende (2016.RRGR.601)
- GR-Beschluss Objektkredit für die Planung, die Projektierung und die Realisierung eines Transitplatzes in der Gemeinde Wileroltigen (2018.RRGR.752), bestätigt in der Referendumsabstimmung vom 9. Februar 2020
- Fahrende Lebensweise: Der spontane Halt - Rechtslage, Praxis und Handlungsempfehlungen, Schweizerisches Kompetenzzentrum für Menschenrechte (SKMR) 2020

Hinweise zum Controlling

- Anzahl Stand-, Durchgangs-, und Transitplätze für Jenische, Sinti und Roma mit fahrender Lebensweise im Kanton Bern

Halteplätze für Jenische, Sinti und Roma ~~Fahrende~~ mit fahrender Lebensweise

Koordinationsstand der einzelnen Standorte (KS): AL: Ausgangslage, FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis

Nr.	Gemeinde	Standortname	Art Halteplatz	KS
1	Biel/Bienne	Lindenhofstrasse	Standplatz	AL
2	Bern	Buech	Standplatz	AL
3	Jegenstorf	Chrutmatt	Durchgangsplatz	AL
4	Thun	Thun-Allmendingen	Stand-/Durchgangsplatz	AL
5	Erlach	Lochmatte	Standplatz	FS
6	Muri b. Bern	Froumholz	Stand-/Durchgangsplatz	FS
7	Herzogenbuchsee	Waldacher Waldäcker	Durchgangsplatz	FS
8	Wileroltigen	Wileroltigen	Transitplatz	FS

Massnahme D_08: Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Jenische, Sinti und Roma mit fahrender Lebensweise schaffen

Kontext

Mit der Ratifizierung des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten im Jahr 1998 verpflichtete sich die Schweiz, die Bedingungen zu fördern, die es den Angehörigen nationaler Minderheiten ermöglichen, ihre Kultur zu pflegen und weiterzuentwickeln. 2003 hat das Bundesgericht bestätigt, dass das Anliegen der Jenischen, Sinti und Roma mit fahrender Lebensweise auf Erhalt ihrer Identität verfassungsrechtlichen und völkerrechtlichen Schutz geniesst und dass die Raumplanung die Bedürfnisse der Fahrenden berücksichtigen und ihnen entsprechenden Lebensraum zur Verfügung stellen muss (BGE 129 II 321).

Der Kanton Bern nahm in Folge erste grössere Abklärungen zu dieser Thematik auf. Auf ein allgemeines Konzept zu Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen im Jahr 2011, folgte 2013 ein spezifisches Standortkonzept. 2014 erteilte der Regierungsrat der damaligen Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion den Auftrag bis zu fünf neue Stand- und Durchgangsplätze und bis zu zwei Transitplätze zu schaffen (RRB 691/2014). Als Folge dieses Regierungsratsbeschlusses führte das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) eine umfassende Standortevaluation durch. Das Resultat war eine Kostenschätzung für die Realisierung von Halteplätzen an drei Standorten für Schweizer und an einem Standort für ausländische Fahrende.

Im September 2016 sprach sich der Grosse Rat des Kantons Bern klar für den Rahmenkredit für die Planung und Realisierung drei neuer Halteplätze für Schweizer Fahrende in Erlach, Herzogenbuchsee und Muri b. Bern im Umfang von 2'655'000 CHF aus (Rahmenkredit für die Planung und Realisierung neuer Halteplätze für schweizerische Fahrende. Verpflichtungskredit 2017 – 2021). 2019 beschloss der Grosse Rat zudem einen Objektkredit im Umfang von 3'334'500 CHF für die Planung, Projektierung und Realisierung eines Transitplatzes für ausländische Fahrende in der Gemeinde Wileroltigen. Gegen diesen Kredit wurde das Finanzreferendum ergriffen. Die Berner Stimmbevölkerung hat im Rahmen der Abstimmung vom 9. Februar 2020 den Kredit angenommen.

Realisierung und Planung neuer Halteplätze

Die Planungs- respektive Realisierungsstände bei den vier neuen Halteplätzen sind wie folgt:

- Erlach: Der Winterstandplatz Lochmatte mit einer Kapazität von 8 Wohneinheiten wurde im Frühjahr 2024 in Betrieb genommen
- Herzogenbuchsee: Der Durchgangsplatz Waldäcker mit einer Kapazität von 15 Wohneinheiten wird voraussichtlich ab Sommer 2024 realisiert und per Frühjahr 2025 in Betrieb genommen.
- Muri: Der ganzjährig betriebene Durchgangs- und Standplatz mit einer Kapazität von 15 Wohneinheiten befindet sich in der Planungsphase, wobei ein Baubeginn für 2026 vorgesehen ist.
- Wileroltigen: Der Transitplatz für ausländische Jenische, Sinti und Roma befindet sich aktuell im Bau und wird per Frühjahr 2025 eröffnet.

Der Transitplatz Wileroltigen wird durch den Kanton Bern betrieben und allfällige Betriebsdefizite durch den kantonalen Kulturförderungsfonds übernommen. Bei den Halteplätze für Schweizer Jenische und Sinti mit fahrender Lebensweise erfolgt der Betrieb durch die Standortgemeinden, wobei der Kanton bis zu 80% allfälliger Betriebsdefizite (max. 10'000 CHF) aus Mitteln des kantonalen Kulturförderungsfonds übernimmt. Zur vertraglichen Regelung schliesst der Kanton mit den Standortgemeinden Leistungsverträge ab.

Bis zur Inbetriebnahme der neuen Halteplätze werden Provisorien in Bern und Biel betrieben. Der Betrieb erfolgt durch die Städte, wobei der Kanton die Kosten für Infrastruktur und allfällige Betriebsdefizite übernimmt.

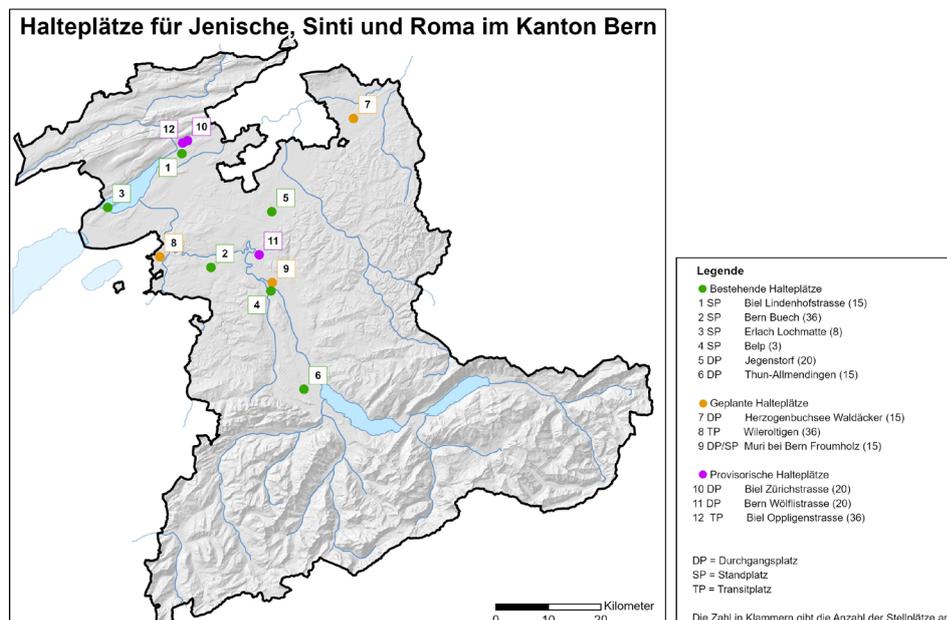
Sicherung von bestehenden Halteplätzen

Im Kanton Bern werden mehrere Halteplätze für Jenische und Sinti mit fahrender Lebensweise betrieben. Bei einigen dieser Halteplätze zeichnet sich Optimierungs- und Sanierungsbedarf ab, namentlich in Thun und Jegenstorf. Der Platz in Thun wurde im Jahr 2014 vollständig saniert, wobei sich der Kanton an den Kosten beteiligte und mittels Leistungsvertrag ein Betrieb bis 2029 gesichert ist. In Jegenstorf betreibt ein privater Grundeigentümer seit 2015 im Auftrag des Kantons einen Durchgangsplatz für Schweizer Jenische und Sinti. Der diesbezügliche Leistungsvertrag läuft Ende 2024 aus und wird voraussichtlich um 5 Jahre verlängert.

Seit mehr als 25 Jahren bestehen in Biel und Bern Standplätze für Schweizer Jenische und Sinti. Die Plätze wurden selbstständig von den Städten erstellt und seither ohne kantonale Unterstützung bewirtschaftet. Die Bewirtschaftung ist für die Städte zeit- und ressourcenintensiv. So sieht sich beispielsweise die Stadt Bern bei ihrem Standplatz nach rund einem Vierteljahrhundert Betrieb mit zunehmend knappen Platzverhältnissen, grösserem Sanierungsbedarf und hohen Folgekosten konfrontiert.

Im Richtplan ist als Massnahme eingetragen "Der Kanton plant in Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionen und Gemeinden zusätzliche Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Jenische, Sinti und Roma mit fahrender Lebensweise." Damit einhergehend soll die Zahl der Halteplätze erhöht werden – dies ist nur möglich, wenn bestehende Halteplätze gesichert und mit neuen ergänzt werden. Die Realisierung von neuen Halteplätzen ist gesichert. Damit aber auch ein Fortbestand der bestehenden Halteplätze ermöglicht wird, sollen der Kanton Bern und die Standortgemeinden entsprechende Massnahmen treffen. Daher muss dies im laufenden Richtplancontrolling im Richtplan-Massnahmenblatt als Vorgehen ergänzt werden. Mögliche Massnahmen könnten beispielsweise raumplanerischer (Anpassung Zonenplan), baulicher (Sanierung), personeller (Sicherung Betrieb) oder finanzieller (Beiträge an Sanierungen oder Betriebsdefizite) Art sein. Idealerweise werden in Zukunft zwischen Standortgemeinden und dem Kanton einheitliche Leistungsverträge erarbeitet, in welchen die jeweiligen Massnahmen festgehalten werden – als Basis hierfür könnten die Leistungsverträge mit den Standortgemeinden der neuen Halteplätze dienen.

Auf folgender Karte sind die bestehenden, geplanten sowie die provisorischen Halteplätze im Kanton Bern ersichtlich (Stand 1.1.2024).



Spontanhalt

Der Spontanhalt lässt sich definieren als einen kurzfristig vereinbarten Aufenthalt von kleineren Gruppen fahrender Jenischer, Sinti oder Roma auf einem Grundstück, das normalerweise anderweitig genutzt wird. Der Spontanhalt gilt als traditionelle Form der fahrenden Lebensweise und unterscheidet sich somit klar von Formen des Campings, Agrotourismus oder der Unterbringung von Freizeitsuchenden. Deshalb sind Spontanhalte auch nicht als Ersatz, sondern vielmehr als Ergänzung zu offiziellen Halteplätzen zu verstehen. Aufgrund allgemeiner Platzknappheit und gesetzlichen Restriktionen ist diese traditionelle Form des Haltens allerdings stark unter Druck geraten. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass bei einem breiteren Angebot an legalen Spontanhaltemöglichkeiten, sich auch die Anzahl unerwünschter Landnahmen reduzieren liesse. Solche unerwünschten Landnahmen sind häufig die Folge eines Mangels an legalen Haltemöglichkeiten und verursachen für betroffene Grundeigentümerschaften viel Aufwand und Ärger. Deshalb regt der Kanton Bern an, wo immer möglich Spontanhalte zu erlauben, da diese einen wertvollen Beitrag zu einer geordneten Reisesaison leisten und die fahrende Lebensweise bereichern. Ohne die Möglichkeit von Spontanhalten würde in Zukunft ein wichtiger und traditioneller Bestandteil der fahrenden Lebensweise fehlen.

Im Massnahmenblatt soll daher beim Vorgehen zur Bereitstellung von Halteplätzen ergänzt werden, dass Kanton und Gemeinden die Möglichkeit und Akzeptanz von Spontanhalten fördern und soweit möglich tolerieren sollen.

Fahrende Lebensweise

Gemäss dem Bundesamt für Kultur BAK¹ war bisher der an den französischen Ausdruck «gens du voyage» angelehnte Begriff der «Fahrenden» üblich zur Bezeichnung von Jenischen, Sinti und Roma mit fahrender Lebensweise. Der Begriff «Fahrende» war ursprünglich ein neutraler Begriff, der sich vom abwertend wahrgenommenen Begriff «Zigeuner» unterschied. Inzwischen wird von den Betroffenen der Begriff «Fahrende» als zu eindimensional wahrgenommen, da er die sesshaften Mitglieder der Gruppen nicht miteinbezieht. Seit einer Rede von Alt-Bundesrat Alain Berset vom 15. September 2015 verzichtet der Bund möglichst auf die Sammelbezeichnung «Fahrende». Wegen der vorzunehmenden Anpassung des Richtplan-Massnahmenblatts wird die Gelegenheit ergriffen, wo möglich, auch hier die Begriffe anzupassen.

Fazit

Der Kanton Bern schafft in Zusammenarbeit mit Regionen und Gemeinden neue Halteplätze für Jenische, Sinti und Roma mit fahrender Lebensweise. Damit diese und auch die bestehenden Halteplätze langfristig gesichert werden, wird im Richtplan eine entsprechende Ergänzung vorgenommen. Zudem soll auch der traditionelle Spontanhalt als Alternative und Ergänzung zu festen Halteplätzen stärker gefördert werden. Mit diesen zwei Massnahmen soll sichergestellt werden, dass in Zukunft die vielfältigen Haltemöglichkeiten im Kanton Bern weiterbestehen. Dank dieser Massnahme kann möglichst vermieden werden, dass funktionierende Halteplätze wegfallen und durch neue zu ersetzen wären. Zudem wird die Richtplanmassnahme gleichzeitig aktualisiert bezüglich Wording und der Begriff «Fahrende», wo möglich, nicht mehr genutzt.

¹ Begriffserläuterung zu «Fahrende»: <https://www.bak.admin.ch/bak/de/home/sprachen-und-gesellschaft/jenische-und-sinti-als-nationale-minderheit/weiterfuehrende-informationen.html>

Aufbau und Betrieb von Parks von nationaler Bedeutung nach NHG

Zielsetzung

Der Kanton unterstützt regionale Trägerschaften bei der Errichtung und beim effizienten Betrieb von Parks von nationaler Bedeutung nach Art. 23e ff. Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG). Er wirkt darauf hin, dass in den Parks die Natur- und Landschaftswerte erhalten und aufgewertet werden, dass die nachhaltig betriebene Wirtschaft gefördert wird und dass die Parks einen Beitrag zur Umweltbildung, zur Förderung des kulturellen Lebens und der Stärkung der regionalen Identität und Wertschöpfung leisten. Ausserdem garantiert er die räumliche Sicherung und Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten.

Hauptziele:	C	Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen
	E	Natur und Landschaft schonen und entwickeln
	F	Funktionale Räume und regionale Stärken fördern

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR
	AUE
	AWI
	AWN
	AK
	LANAT
Bund	Bundesamt für Raumentwicklung
	Bundesamt für Umwelt
Regionen	Betroffene Regionen
Gemeinden	Betroffene Gemeinden
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone
Federführung:	AGR

Realisierung

<input checked="" type="checkbox"/>	Kurzfristig	bis 2026
<input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig	2027 bis 2030
<input checked="" type="checkbox"/>	Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

- Der Kanton fördert die ganz oder teilweise im Kanton Bern gelegenen regionalen Naturpärke (RNP) Chasseral, Diemtigtal, Gantrisch, Doubs und Gruyère Pays-d'Enhaut. Die Errichtung weiterer Parks und die Erweiterung der bestehenden Parks werden unterstützt, falls die Machbarkeit und Wirksamkeit gemäss den Vorgaben des Bundes und des Kantons nachgewiesen sind.
- Er wirkt mit finanziellen Anreizen und flankierenden Massnahmen darauf hin, dass in den Parks die oben erwähnten Zielsetzungen erreicht werden. Dabei sind die Fördergrundsätze der kantonalen Parkpolitik massgebend (s. Rückseite).

Vorgehen

- Der Kanton stellt sicher, dass die rechtlichen Vorgaben des Bundes und die Ziele der Parks gemäss den jeweiligen Chartas bzw. Parkverträgen (s. Rückseite) in kantonalen und regionalen Sach- und Richtplanungen berücksichtigt werden. Er sorgt zudem dafür, dass bei der Prüfung und Genehmigung von kommunalen Planungen durch die kantonale Fachstelle die Interessen und Zielsetzungen der Parks angemessen berücksichtigt werden.
- Er reicht beim Bund (BAFU) für jene Parks, bei denen er gegenüber dem Bund federführend ist, die Gesuche für globale Finanzhilfen und für die Verleihung des Parklabels ein und schliesst Programmvereinbarungen (PV) zur Errichtung und zum Betrieb der RNP ab.
- Er schliesst mit den regionalen Parkträgerschaften Leistungsverträge zur Umsetzung der PV ab und überwacht zusammen mit den Parkträgerschaften und den mitbeteiligten Kantonen deren Vollzug (Controlling der Leistungserbringung und der Zielerreichung).
- Für die kantonsübergreifenden RNP Chasseral, Gantrisch, Doubs und Gruyère Pays-d'Enhaut stimmt er seine Förderstrategie mittels interkantonalen Vereinbarungen mit den betroffenen Nachbarkantonen ab.
- Unter der Voraussetzung, dass sich der Bund, die betroffenen Gemeinden, die mitbetroffenen Kantone und Dritte angemessen beteiligen, übernimmt er maximal ein Drittel der Kosten zur Errichtung und zum Betrieb der RNP.

Kosten

Gesamtkosten/Jahr	100%	8'566'000 Fr.
davon finanziert durch:		
Kanton Bern	16%	1'380'000 Fr.
Bund	45%	3'856'000 Fr.
Regionen		
Gemeinden	8%	685'000 Fr.
Andere Kantone	9%	757'000 Fr.
Dritte	22%	1'888'000 Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern

Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
 Als Teil der Investitionsrechnung
 Spezialfinanzierung: Rahmenkredit

Finanzierungsnachweis

- Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten

Bemerkung: Geschätzte jährliche Kosten 2020 – 2024 auf Basis der 5-Jahresplanungen 2020 – 2024

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept (2020), Sachplan Biodiversität des Kantons Bern (2019), Kantonale Bildungsstrategie (2016), Synthesebericht zur Evaluation der regionalen Naturpärke Chasseral, Diemtigtal und Gantrisch (2020)

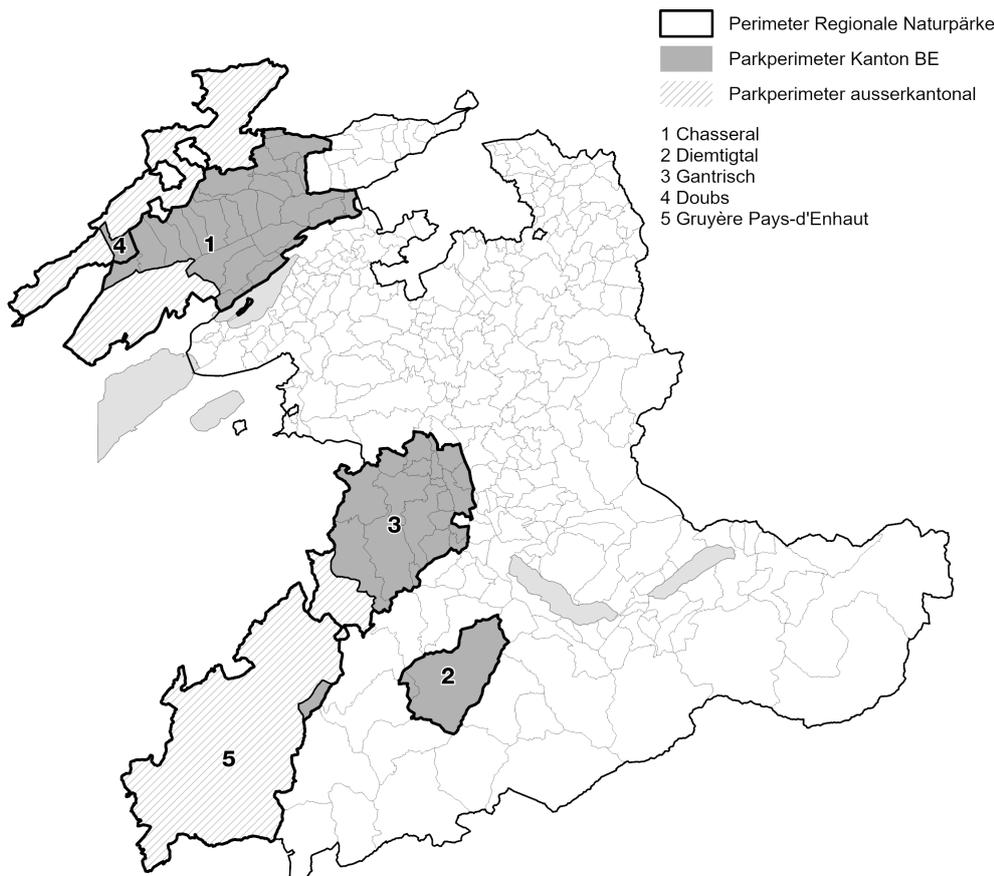
Grundlagen

- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz Art. 23e ff. (NHG; SR 451)
- Verordnung über die Parks von nationaler Bedeutung (PäV; SR 451.36)
- Gesetz vom 1. Februar 2012 über die Parks von nationaler Bedeutung und das Weltnaturerbe (BSG 425.51; in Kraft 1. Januar 2013)
- Merkblatt: Bezeichnung von Parks nach NHG im kantonalen Richtplan (ARE, 2009)

Hinweise zum Controlling

- Jährliches bzw. vierjähriges Reporting durch die Parkträgerschaften zuhänden Bund und Kanton
- Evaluation der Wirkungen der Parks pro Betriebsperiode, d.h. alle 10 Jahre (erstmalige Durchführung 2019/2020)

A Perimeter der regionalen Naturpärke in Betrieb



Die detaillierte Abgrenzung ist im Richtplaninformationssystem im Internet ersichtlich (www.be.ch/richtplan).

B Grundsätze des Kantons Bern zur Förderung von regionalen Naturpärken

1. Keine neuen parkspezifischen Auflagen des Kantons oder des Bundes

Mit dem Label «Regionaler Naturpark» zeichnet der Bund Gebiete aus, die über Natur- und Landschaftswerte von nationaler Bedeutung verfügen und zu diesem Kapital besonders Sorge tragen wollen. Aufgrund der geltenden rechtlichen Vorgaben des Bundes für regionale Naturpärke gibt es seitens des Bundes und des Kantons Bern keine neuen materiellen Vorgaben oder Auflagen, wie, wo oder in welcher Form dies geschehen muss.

Die Parkregionen und -gemeinden sind aufgefordert, selber wirksame Massnahmen zum Erhalt und zur Aufwertung dieser Natur- und Landschaftswerte sowie zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung und regionalen Wertschöpfung vorzuschlagen und mit finanzieller Unterstützung von Bund und Kanton umzusetzen. Gleichzeitig haben die Bevölkerung und die Gemeinden im Parkgebiet die Bestimmungen zum Schutz von Natur und Landschaft einzuhalten. Dies gilt sowohl für heute geltende Bestimmungen, als auch für künftige Bestimmungen, die unabhängig von den Parks in Kraft gesetzt werden.

2. Berücksichtigung der Parkziele bei raumrelevanten Tätigkeiten

Die Parkgemeinden und die zuständigen Planungsregionen bzw. Regionalkonferenzen setzen ihre raumplanerischen Instrumente ein, um die in den Chartas der Pärke definierte Ziele umzusetzen und namentlich die vorhandenen Natur- und Landschaftswerte zu sichern und aufzuwerten und die nachhaltige Entwicklung und regionale Wertschöpfung zu fördern. Die Parkträgerschaften können dafür geeignete Arbeitsgrundlagen wie z.B. räumliche Entwicklungskonzepte für ihr Parkgebiet zur Verfügung stellen.

Die Parkgemeinden und Planungsregionen bzw. Regionalkonferenzen berücksichtigen die Ziele der Pärke umfassend bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten. Im Rahmen von Baubewilligungsverfahren sowie bei Ortsplanungsrevisionen und der Genehmigung von Richt- und Nutzungsplänen sind die Ziele der Pärke und die rechtlichen Vorgaben des Bundes und des Kantons in der Interessenabwägung der jeweils zuständigen Stellen angemessen zu berücksichtigen.

3. Ausgewogene Verteilung der Ressourcen auf die einzelnen Ziele

Die Projekte und Aktivitäten bzw. die Budgets der vom Kanton geförderten regionalen Naturpärke sind ausgewogen auf die durch die rechtlichen Grundlagen von Bund und Kanton vorgegebenen Ziele auszurichten.

4. Angemessene finanzielle Beteiligung von Bund, Kanton(en) und Parkträgerschaft

Der Kanton gewährt einem regionalen Naturpark Staatsbeiträge unter der Voraussetzung, dass die Parkträgerschaft mindestens 20 Prozent der ausgewiesenen Kosten selber übernimmt (Gemeinde- und Mitgliederbeiträge, Sponsoring, Erträge aus Dienstleistungen etc.) und vom Bund angemessen finanziell unterstützt wird. Der Kanton gewährt Finanzhilfen von maximal einem Drittel der ausgewiesenen Kosten an die Errichtung sowie an den Betrieb und die Qualitätssicherung von regionalen Naturparks. Bei Projekten, die Staatsbeiträge aus einer anderen kantonalen Finanzierungsquelle erhalten, wird der Beitrag aus dem Parkkredit entsprechend gekürzt. Bei Parks, die sich über mehrere Kantone erstrecken, wird der Beitrag des Kantons Bern entsprechend des Anteils des Kantons am gesamten Park festgelegt.

5. Jährliche Festlegung der Beiträge

Der Kanton gewährt seine Beiträge im Normalfall jährlich. Massgebend dafür sind die in den jeweiligen Leistungsvereinbarungen aufgeführten Unterlagen, namentlich das jährliche Tätigkeitsprogramm und das Budget.

6. Fokussierung der Parktätigkeit

Der Kanton stützt sich bei der Förderung der Parkaktivitäten auf die Erkenntnisse aus den in den regionalen Naturparks durchgeführten Evaluationen. Im Fokus stehen dabei Projekte, die die Lebensqualität für Mensch und Natur in den Parkgebieten steigern und die Pärke in ihren Bestrebungen hin zu Modellregionen für eine ökologisch, wirtschaftlich und sozial nachhaltige regionalpolitische Entwicklung unterstützen. Die Aktivitäten der Pärke sind auf die relevanten Sektoralpolitiken des Kantons abzustimmen. Die zur Verfügung stehenden Mittel der öffentlichen Hand sind derart einzusetzen, dass bestehende und potenzielle Angebotsvorteile der Pärke gezielt auf- bzw. ausgebaut und Risiken für den Park und seine Stakeholder minimiert werden.

7. Erweiterung der bestehenden Parklandschaft

Der Kanton fördert neue Parkprojekte und Erweiterungen bestehender Pärke, sofern diese lokal mitgetragen werden, die Vorgaben der kantonalen Pärkepolitik erfüllen und aus Sicht der bestehenden Pärkelandschaft einen erkennbaren Mehrwert zu bilden in der Lage sind. Im Vordergrund sollen dabei prioritär die vorhandenen Natur- Kultur und Landschaftswerte, das regionalwirtschaftliche Potenzial sowie die Identifizierung der Bevölkerung mit der Parkvision stehen.

C Zielsetzungen der regionalen Naturpärke

Regionaler Naturpark Chasseral

1	Un environnement naturel de qualité
	Favoriser le maintien et l'interconnexion de surfaces riches en biodiversité pour une infrastructure écologique robuste
	Intégrer la prise en compte de la biodiversité en minimisant l'impact des activités humaines
	Mener des projets mobilisateurs en faveur d'espèces ou d'habitats emblématiques
2	Un patrimoine valorisé, des paysages vivants
	Promouvoir une culture partagée favorisant la qualité du patrimoine bâti pour des espaces de vie attractifs
	Réaliser des mesures de terrain valorisant le patrimoine paysager et bâti dans les espaces ruraux
	Favoriser les savoir-faire, la mémoire collective et le débat public au travers de programmes participatifs
3	Une économie durable pour tous
	Favoriser la durabilité dans la mobilité et l'énergie au travers de projets démonstratifs et expérimentaux
	Soutenir le développement de produits alimentaires et non alimentaires dans le respect des valeurs du Parc
	Accompagner les prestataires touristiques dans la création et l'adaptation d'offres répondant aux principes du tourisme durable
4	Un territoire animé par ses habitants
	Sensibiliser, éduquer et former les enfants en vue d'un développement durable
	Valoriser les compétences et connaissances individuelles des habitants par leur participation active à des projets du Parc
	Mettre en lumière lieux et savoir-faire emblématiques par des offres culturelles mobilisatrices
	Susciter un sentiment d'appartenance à la région en valorisant projets et acteurs par une communication proactive
5	Une recherche pour des actions bien ciblées

	Encourager les partenariats avec les instituts spécialisés en biodiversité pour augmenter la qualité des projets
	Encourager les projets de recherche sociétaux et patrimoniaux pour une plus forte mobilisation régionale
	Renforcer les relations avec les milieux académiques des sciences de l'éducation
	Favoriser la vulgarisation des connaissances pour diminuer, s'adapter et anticiper le changement climatique
6	Une organisation efficace intégrée à la région
	Participer aux stratégies et projets de la région en complémentarité avec les autres institutions
	Organiser les connaissances acquises pour une gestion efficiente
	Elaborer les planifications et évaluations pour des projets pertinents et soutenus par les autorités et les autres partenaires

Quelle: Parkvertrag zwischen Parkgemeinden und Parträgerschaft regionaler Naturpark Chasseral für die Periode 2022-2031

Regionaler Naturpark Diemtigtal

1	Natur, Landschaft und Kultur erhalten, aufwerten und entwickeln
	Die Land- und Alpwirtschaft stärken und nachhaltig entwickeln
	Eine nachhaltige Forstwirtschaft unterstützen
	Die ökologische Infrastruktur mithelfen aufzubauen, die Biodiversität erhalten, pflegen und fördern
	Aktivitäten in den Bereichen Kultur, Traditionen und Brauchtum fördern
2	Nachhaltig betriebene Wirtschaft/Tourismus stärken
	Den nachhaltigen Energieverbrauch und die nachhaltige Energieproduktion fördern (Energievision)
	Naturpark-Produktlabel und naturmah produzierte Produkte entwickeln
	Nachhaltige touristische und ökonomische Angebote entwickeln und vermarkten
	Touristische und gewerbliche Leistungsträger stärken und unterstützen
	Unterhalt, Reparatur und Ausbau der Infrastruktur sicherstellen, die Besucher lenken sowie die sanfte Mobilität fördern
3	Bevölkerung sensibilisieren und Umweltbildung entwickeln
	Bevölkerung und Besucher für die Vision, Ziele und Projekte des Naturparks sensibilisieren und begeistern
	Umweltbildungsangebote konzipieren, umsetzen und den ausserschulischen Lernort Naturpark weiterentwickeln
	Ein Kompetenzzentrum für respektvolle Freizeitaktivitäten in der Natur entwickeln und etablieren
4	Forschung fördern
	Forschungsprojekte koordinieren, begleiten und initiieren
5	Professionellen Naturparkbetrieb sicherstellen und weiterentwickeln
	Den Naturpark strategisch und operativ führen inklusive der Erneuerung der Managementgrundlagen (4-Jahresplanung, Charta 3. Betriebsphase) und der Evaluation der Betriebsphase
	Den Naturpark mit Rücksicht auf die Natur- und Kulturwerte räumlich sichern und die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abstimmen
	Marketing und Kommunikation des Naturparks sicherstellen

Quelle: Parkvertrag zwischen Parkgemeinden und Parträgerschaft regionaler Naturpark Diemtigtal für die Periode 2022-2031

Regionaler Naturpark Gantrisch

Gemäss Artikel 23g NHG sowie Artikel 20 und 21 PÄV hat der Regionale Naturpark Gantrisch zum Zweck, eine nachhaltig betriebene Wirtschaft zu fördern sowie die Qualität von Natur und Landschaft zu erhalten und aufzuwerten. Die Projekte und Aktivitäten der Parkträgerschaft richten sich auf die konkretisierten parkspezifischen Ziele des Naturparks Gantrisch aus:	
1	Bestehende und neue Lebensräume für Natur und Mensch sind dank Beiträgen aller involvierten Akteure vernetzt und von hoher Qualität
2	Der Naturpark fördert die Entwicklung und Vermarktung von Produkten und Dienstleistungen auf Basis der Nachhaltigkeit
3	Der Naturpark ermöglicht breiten Gesellschaftsgruppen eine vertiefte Auseinandersetzung mit Themen der Natur, Nachhaltigkeit und Kultur
4	Die Entwicklung des Naturparks wird wissenschaftlich begleitet, beobachtet und erforscht
5	Der Naturpark Gantrisch ist schweizweit bekannt als Modellregion für nachhaltige Entwicklung und insbesondere für naturverträgliche Freizeit- und Tourismusangebote
6	Der Naturpark Gantrisch funktioniert als die regionalpolitische Plattform und sichert die langfristige, nachhaltige Entwicklung der Region

Quelle: Parkvertrag zwischen Parkgemeinden und Parkträgerschaft regionaler Naturpark Gantrisch für die Periode 2022-2031

Regionaler Naturpark Doubs

1	Préservation et valorisation de la nature et du paysage
	Susciter et mener des actions en faveur de la préservation de la biodiversité
	Contribuer à l'amélioration des habitats et à leur mise en réseau
	Soutenir et accompagner les mesures en faveur de la préservation et de la valorisation de la rivière du Doubs
	Contribuer à la préservation de la qualité du paysage et sensibiliser à sa valeur et à son changement
2	Renforcement des activités économiques axées sur le développement durable
	Contribuer à une production alimentaire régionale durable
	Promouvoir les valeurs de la durabilité dans le tissu économique et participer aux efforts de réduction des pressions sur l'environnement
	Accompagner les acteurs du tourisme vers des offres et des prestations durables
	Promouvoir la durabilité dans les secteurs de la mobilité et de l'énergie
3	Sensibilisation et éducation au développement durable
	Sensibiliser le jeune public au développement durable
	Mobiliser les habitants et les visiteurs en faveur du développement durable et de la culture
4	Garantie à long terme (gestion et communication)
	Développer la dimension partenariale et inciter à l'action participative
	Mettre en oeuvre une stratégie de communication efficace
	Mettre en place une gestion et une gouvernance adaptées
5	Recherche
	Encourager les échanges entre la recherche et le territoire du Parc

Quelle: Parkvertrag zwischen Parkgemeinden und Parkträgerschaft regionaler Naturpark Doubs für die Periode 2022-2031

Regionaler Naturpark Gruyère Pays-d'Enhaut

1	Préservation et mise en valeur de la qualité de la nature et du paysage
	Valoriser, préserver et développer la qualité du paysage, des patrimoines construits et des traditions vivantes
	Valoriser, préserver et développer une biodiversité résiliente et de qualité
2	Renforcement des activités économiques axées sur le développement durable
	Promouvoir une agriculture familiale, économiquement viable, écologiquement durable et garante d'un paysage ouvert et diversifié
	Diversifier et renforcer l'offre touristique durable
	Valoriser les différentes fonctions de la forêt ; renforcer la filière régionale du bois et sa durabilité
	Développer et promouvoir les produits spécifiques et les entreprises partenaires du Parc
	Promouvoir des politiques énergétiques durables
	Promouvoir des politiques de mobilité durables
3	Sensibilisation du public et éducation à l'environnement
	Sensibiliser le public et les écoliers au développement durable et à la qualité des patrimoines naturels et culturels du Parc
4	Garantie à long terme
	Donner de la visibilité au Parc et favoriser son appropriation par les acteurs locaux
	Promouvoir les missions du Parc dans l'organisation du territoire
	Garantir une gestion efficace, participative et transparente du Parc, impliquant la responsabilité stratégique des communes
	Prendre en compte l'urgence climatique (objectif transversal)

Quelle: Parkvertrag zwischen Parkgemeinden und Parkträgerschaft regionaler Naturpark Gruyère Pays-d'Enhaut für die Periode 2022-2031

Gemischtwirtschaftlich genutzte Gebiete gezielt weiterentwickeln

Zielsetzung

Der Umgang der kantonalen Stellen mit Gebieten, die gleichzeitig durch die Land- und Waldwirtschaft genutzt werden (Waldweiden, Wytweiden, bestockte Weiden), ist geregelt ~~und mit den Bundesstellen konsolidiert.~~

Hauptziele: E Natur und Landschaft schonen und entwickeln
F Funktionale Räume und regionale Stärken fördern

Beteiligte Stellen	Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig <u>2026</u> <input type="checkbox"/> Mittelfristig <u>2027 - 2030</u> <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Festsetzung
AGI		
AGR		
bece		
KAWAA		
LANAT		
Bund	-	
	Bundesamt für Landwirtschaft	
	Bundesamt für Umwelt	
Regionen	Betroffene Regionen	
Gemeinden	Betroffene Gemeinden	
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone	
Dritte	Bergbahnen	
	Fondation rurale interjurassienne	
	Land- und Waldeigentümer	
	Parkträgerschaften	
	Schutzorganisationen	
	Tourismusorganisationen	
	Wytweidenkommissionen	
Federführung:	KAWAAWN	

Massnahme

~~Ausarbeiten einer kantonalen Strategie und anschliessende Umsetzung durch die zuständigen Stellen. Die Entwicklungsräume für die Ausscheidung von Waldweiden im Waldareal in den Alpen und Voralpen werden in den Regionalen Waldplänen definiert. Bestehende Wytweideperimeter im Berner Jura werden auf die dem Waldgesetz unterstellten Flächen reduziert.~~

Vorgehen

- ~~1. Festlegung Projektorganisation~~
- ~~2. Ermittlung Entwicklungsziele~~
- ~~3. Formulierung des kantonalen Vorgehens und Zielsetzung~~
- ~~4. Klärung der Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen~~
- ~~5. Bezeichnung der betroffenen Flächen in geeigneten Planungsinstrumenten~~
- ~~6. Klärung von Verantwortlichkeiten und Prozessen~~
- ~~1. Anwendung der jeweiligen Instrumente und Umsetzung von Massnahmen Das AWN definiert die Kriterien für Entwicklungsräume in den Alpen und Voralpen.~~
- ~~2. Es setzt die Entwicklungsräume in den Alpen und Voralpen in den Regionalen Waldplänen fest. (Einbezug der beteiligten Stellen in Vernehmlassung und Mitwirkung)~~
- ~~7.3. Der Kanton erarbeitet einen anerkannten, reduzierten Wytweideperimeter im Berner Jura.~~

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Die erfolgreiche Umsetzung allfälliger Massnahmen ist von der Bereitschaft der Land- und Waldeigentümer, der lokalen Bevölkerung und den Tourismusorganisationen abhängig.

~~Mit geeigneten, in der Strategie zu definierenden Massnahmen kann auch der Problematik der Waldausbreitung auf landwirtschaftlichen Grenzertragsflächen begegnet werden.~~

Grundlagen

- Waldgesetz, Amtliche Vermessung (AV)
- Projet Interreg IIIA „GISP-Arc jurassien“: gestion intégrée des paysages sylvo-pastoraux
- ~~Strategie Waldbiodiversität 2030~~
- ~~Biodiversitätskonzept Kanton Bern, Sachplan Biodiversität~~
- ~~NFA-Programmvereinbarungen Wald, Teilprogramm Biodiversität im Wald Waldbiodiversität (NFA)~~
- ~~Schutzleistungspotenzialkarte~~

~~-Aktionsprogramm Stärkung der Biodiversität im Kanton Bern vom 21. August 2010~~

~~-NFA-Programmvereinbarung Biodiversität im Wald~~

Hinweise zum Controlling

Fläche der bezeichneten Perimeter (Bewirtschaftungseinheiten)

Grimsel-Tunnel

Zielsetzung

Im neu zu bauenden Grimsel-Tunnel zwischen Innertkirchen und Oberwald sollen eine Bahnverbindung (Schmalspur) mit einer 380 kV-Übertragungsleitung zusammengelegt werden. Damit sollen die Landschaft im Grimselgebiet (mit dem BLN-Gebiet Nr. 1507 «Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-Gebiet nördlicher Teil») von der Übertragungsleitung Innertkirchen - Ulrichen befreit und gleichzeitig die Bahn-Schmalspurnetze nördlich der Alpen mit den Netzen im inneralpinen Raum verbunden werden.

- Hauptziele:**
- B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen
 - F Funktionale Räume und regionale Stärken fördern
 - C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2026
	AÖV	<input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig	2027 bis 2030
	AUE	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
Bund	Bundesamt für Energie Bundesamt für Verkehr		Festsetzung
Regionen	Regionalkonferenz Oberland-Ost		
Dritte	Grimselbahn AG <u>Zentralbahn</u> Kraftwerke Oberhasli Swissgrid AG		
Federführung:	AÖV		

Massnahme

Eine neue Bahnverbindung (Schmalspur, ohne Autoverlad) und die 380 kV-Stromleitung zwischen Innertkirchen und Ulrichen sollen im 22.3 km langen Grimsel-Tunnel zwischen Innertkirchen und Oberwald zusammengelegt werden. Dadurch werden auch Guttannen und die Handegg mit einer Haltestelle wintersicher erschlossen.

Vorgehen

- Mit der Festsetzung in den Richtplänen der Kantone Bern und Wallis sowie im RGSK Oberland-Ost werden die übergeordneten planerischen Voraussetzungen auf Stufe Richtplanung geschaffen. Der Kanton Bern bekundet hiermit sein Interesse am Vorhaben und nimmt eine stufengerechte Flächensicherung vor. Er unterstützt das Vorgehen gemäss den Punkten 2 bis 4 nach seinen Möglichkeiten. Die abschliessende Planung, Bewilligung und Finanzierung liegt in der Kompetenz des Bundes.
- Fortführung der Planungsarbeiten (inkl. Fortführung der Prüfung der Machbarkeit eines zusammengelegten Bahn- und Übertragungsnetzprojekts)
- Herbeiführen behördlicher Entscheide (insbesondere Festlegung des Korridors für die Leitung Innertkirchen – Ulrichen) sowie Sicherstellung der Finanzierung.
- Nach dem Bau des Grimselfunnels wird die 220 kV-Freileitung Innertkirchen - Ulrichen über den Grimselfass innerhalb von fünf Jahren zwingend abgebaut und renaturiert.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Entscheid Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL)
- Finanzierung des Vorhabens bahnsseitig (Beschluss STEP Schiene und F&B)

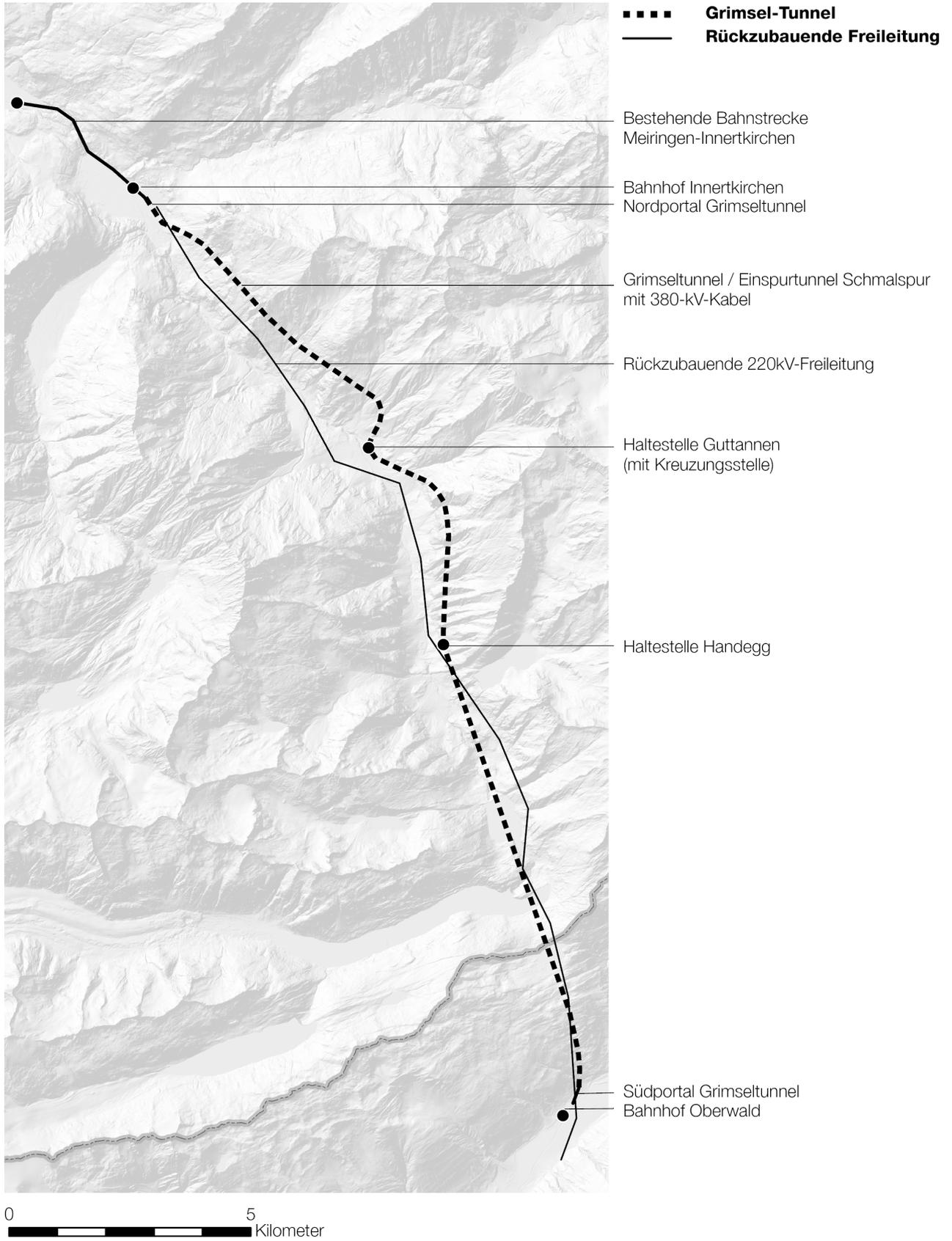
Grundlagen

Machbarkeitsstudie „Bahnverbindung Meiringen – Oberwald mit Höchstspannungsanlage Innertkirchen – Oberwald“; Swissgrid AG und Grimselbahn AG

Hinweise zum Controlling

Weiterführung der Planungs- und Realisierungsarbeiten

Grimsel-Tunnel



Erläuterungen Massnahme R_10: Grimsel-Tunnel

Im Rahmen der Genehmigung der Richtplananpassungen 18 hat der Bund den Koordinationsstand der Massnahme R_10 vom Koordinationsstand einer Festsetzung auf ein Zwischenergebnis zurückgestuft (Pt. 3 des Genehmigungsbeschlusses). Im Prüfungsbericht begründete er dies wie folgt:

Änderung im Rahmen der Genehmigung: Aufgrund der noch unvollständigen räumlichen Abstimmung bezüglich Deponiestandort stuft der Bund die Massnahme Grimsel-Tunnel auf den Koordinationsstand Zwischenergebnis zurück. Für die Festsetzung der Massnahme Grimsel-Tunnel ist der Deponiestandort «*Handeggli*» im Koordinationsstand Festsetzung im Massnahmenblatt: C_15 «Abfallanlagen von kantonaler Bedeutung (Sachplan Abfall)» aufzunehmen und die Interessenabwägung aufzuzeigen.

Die Deponie Handeggli wurde mit den Richtplananpassungen 20 in das Massnahmenblatt C_15 aufgenommen. Diese Richtplananpassungen wurden durch den Bund am 15. August 2022 genehmigt. Damit entfiel der Vorbehalt und die Massnahme wurde wieder auf den Koordinationsstand Festsetzung hochgestuft. Der Kanton wertete diese Anpassung in den Mitwirkungs- und Vorprüfungsunterlagen als Fortschreibung. Sie wurde von der Direktorin für Inneres und Justiz des Kantons Bern gemäss Art. 117 Abs. 3 BauV am 26. August 2022 beschlossen.

Der Bund teilte diese Meinung aufgrund im Rahmen der Vorprüfung der Anpassungen 22 nicht. Er teilte dem Kanton mit, dass er die Änderung als Anpassung des kantonalen Richtplans bezeichnet und sie der Prüfung und Genehmigung unterzieht. In der Genehmigung vom xx.xx.2024 erteilte er dem Kanton sodann den Auftrag, die Massnahme R_10 im kantonalen Richtplan klar als Interesse des Kantons und als Trassensicherung zu kennzeichnen, da der Bund letztendlich für die Planung des Vorhabens zuständig ist. Der Kanton ist dieser Aufforderung nachgekommen und hat das Massnahmenblatt entsprechend präzisiert.

Gewässerrichtplan Sense umsetzen

Zielsetzung

Die Nutzungen im Bereich der Sense zwischen dem Zufluss der Schwarzwasser bis zur Mündung in die Saane sollen aufeinander abgestimmt werden, um den Hochwasserschutz zu gewährleisten und den Flusslauf ökologisch aufzuwerten.

Hauptziele:	C	Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen
	E	Natur und Landschaft schonen und entwickeln

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2028
	AÖV	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2029 bis 2032
	AWA	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
	AWN		
	LANAT		
	TBA		
Bund	ASTRA, BAFU, BAV		
Regionen	Bern-Mittelland		
Gemeinden	Köniz		
	Laupen		
	Neuenegg		
Andere Kantone	Freiburg		
Dritte	Betroffene Gemeinden im Kanton Freiburg (Bösigen, Wünnewil-Flamatt, Ueberstorf) Region Sensebezirk (Kanton Freiburg)		
Federführung:	TBA		

Massnahme

Der Gewässerrichtplan Sense definiert die massgebenden Ziele und Massnahmen für den Hochwasserschutz, den Gewässerunterhalt, die Ökologie, die Flussmorphologie und für Flussaufweitungen sowie für die gewässerbezogene Naherholung im Bereich der Sense, einschliesslich der Mündungsbereiche der relevanten seitlichen Zuflüsse. Er soll in Zusammenarbeit mit den Beteiligten umgesetzt werden.

Vorgehen

1. Die zuständigen Wasserbauträger und Stellen setzen die Massnahmen schrittweise um.
2. Das Koordinationsorgan «Untere Sense» stellt die Koordination und Information sicher.
3. Der Kanton und die Gemeinden sorgen dafür, dass ein im Gewässerrichtplan bezeichneter Gewässerentwicklungsraum und der Freihalteraum für Überflutungen von neuen Bauzonen und neuen Bauten bzw. Erweiterungen, welche die Ziele des Gewässerrichtplans Sense beeinträchtigen würden, freigehalten wird.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Gewährleistung des Hochwasserschutzes für Mensch, Tier und erhebliche Sachwerte
- Gewährleistung der Funktionalität der Verkehrs-, Versorgungs- und Sicherheitsinfrastrukturen
- Erhaltung und Aufwertung der Gewässer (Massnahme E_05)

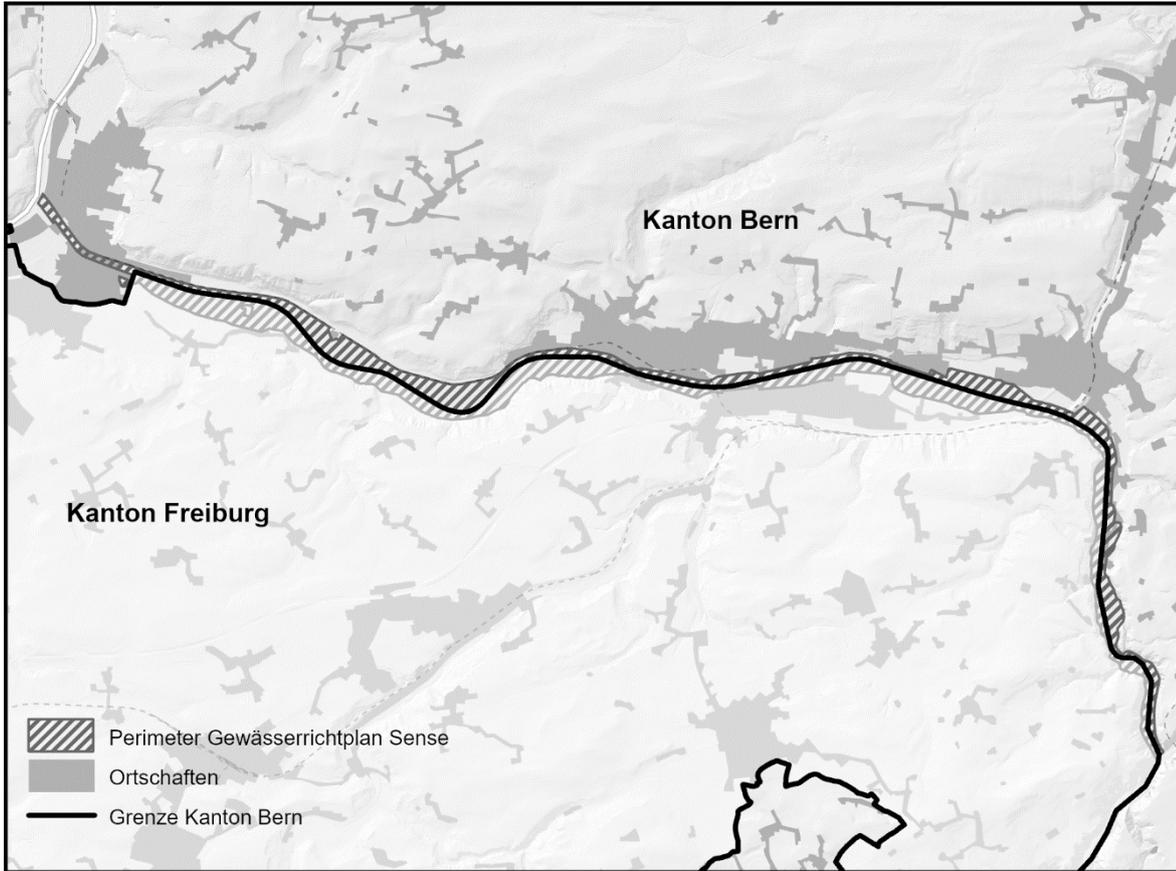
Grundlagen

- Gewässerrichtplan Sense (Stand Mitwirkung)

Hinweise zum Controlling

Separates Controlling durch das TBA

Perimeter des Gewässerrichtplans Sense



Massnahme R_14: «Gewässerrichtplan Sense umsetzen»

Um was geht es beim Gewässerrichtplan Sense?

Der Unterlauf der Sense bildet die Grenze zwischen den Kantonen Bern und Freiburg. Er wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts kanalisiert und begradigt. Die Kanalisierung löste eine Sohlenerosion der Sense aus, welche mit dem Bau von 46 Schwellen verlangsamt wurde. Auch die Ufer der Sense sind auf zwei Drittel ihrer Länge verbaut, wobei noch lediglich die Hälfte des Uferschutzes in einem guten Zustand ist. Im Rahmen der Gefahrenkartierungen 2007 wurden Schutzdefizite in den Siedlungsgebieten der Gemeinden Neuenegg, Laupen und Wünnewil-Flamatt ersichtlich. Aufgrund der Kanalisierung weist die Sense auch ökologische Defizite auf. Zwischen Thörishaus und Laupen ist ihr ökomorphologischer Zustand «stark beeinträchtigt». Die chemische Wasserqualität ist gut, hingegen ist die Wassertemperatur im Sommer häufig zu hoch. Dies beeinträchtigt die für das Gewässer typische Bachforelle, deren Bestand bereits seit mehreren Jahren rückläufig ist. Der ganze Unterlauf der Sense führt ein ergiebiges Grundwasservorkommen unter sich. Dieses wird an verschiedenen Stellen zur Trinkwasserversorgung der Region genutzt. Die Sense ist für viele Erholungssuchende attraktiv und wird zum Spazieren (häufig mit dem Hund), Wandern, Joggen, Radfahren, Reiten, Baden, Picknicken und Bräteln, Kajakfahren und Fischen genutzt.

Das System der Sense entspricht nicht mehr den Anforderungen der heute geltenden Wasserbau-, Naturschutz-, Gewässerschutz- und Fischereigesetzgebung und benötigt Anpassungen. Diese werden auf der Grundlagen des Gewässerrichtplans realisiert werden.

Der Gewässerrichtplan Sense gilt für den Unterlauf der Sense von der Mündung des Schwarzwassers bis zur Einmündung in die Saane. Die Mündungsbereiche der Seitenbäche werden soweit berücksichtigt, als sie in Wechselwirkung mit der Sense wichtige ökologische Vernetzungsfunktionen erfüllen. Der Gewässerrichtplan setzt Ziele und Massnahmen fest, welche über die Gemeinde- und Kantons-grenze hinweg gültig sind.

Der Gewässerrichtplan Sense hält fest, wie an der Sense und in ihrem Wirkungsbereich die Ziele der Wasserbaugesetzgebung erreicht (Gewässer natürlich erhalten oder naturnah gestalten sowie Hochwasserrisiken mindern) und die wasserbaulichen Massnahmen auf andere fachliche und rechtliche Ansprüche sowie raumwirksame Tätigkeiten abgestimmt werden. Um die Realisierung der Massnahmen zu erleichtern, wurden Interessenkonflikte auf kantonaler Ebene sowie zwischen den Kantonen Bern und Freiburg soweit bereinigt, dass sämtliche Massnahmen als Festsetzungen erlassen werden konnten. Der Gewässerrichtplan definiert die Massnahmen zum Hochwasserschutz, zum Gewässerunterhalt, zur ökologischen Aufwertung des Flusslaufs sowie zur gewässerbezogenen Naherholung.

Wieso braucht es dafür ein spezielles Massnahmenblatt im kantonalen Richtplan?

Die Hochwasserschutzmassnahmen und die Aufwertung der Uferbereiche der Sense haben teilweise grosse Auswirkungen auf den Raum und dessen Nutzungsmöglichkeiten. Sie wurden deshalb in einem kantonalen Gewässerrichtplan gemäss Art. 16ff des (kantonalen) Gesetzes über Gewässerunterhalt und Wasserbau (WBG, BSG 751.11) koordiniert. Weil der Gewässerrichtplans Sense einerseits kantonsübergreifend umgesetzt wird und teilweise auch Bundesinteressen berührt, wird er in den kantonalen Richtplan aufgenommen und auf diese Weise mit dem Kanton Freiburg und dem Bund abgestimmt.

Wie erfolgte die raumplanerische Abstimmung und Interessenabwägung?

Der Gewässerrichtplan Sense wurde unter Leitung des kantonalen Tiefbauamtes erarbeitet. Die betroffenen Wasserbauträger, Gemeinden, Fachstellen der Kantone Bern und Freiburg sowie das BAFU wurden frühzeitig und eng in die Erarbeitung des Gewässerrichtplans Sense miteinbezogen und konnten ihre Anliegen in den Planungsprozess einbringen. Im Sommer 2024 wurde eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Der Gewässerrichtplan Sense wird voraussichtlich im Frühjahr 2025 durch den Regierungsrat des Kantons Bern beschlossen.

Was ist das Ergebnis der raumplanerischen Interessenabwägung?

Verbindlicher Inhalt des Gewässerrichtplans sind die für den gesamten Perimeter geltenden Grundsätze und generellen Massnahmen (Hochwasserschutz, Integrales Risikomanagement, Klimawandel, Arten- und Lebensraumförderung, Gewässerentwicklungsraum, Umgang mit Überlast, Gewässerunterhalt, Schwemm- und Totholzmanagement, invasive Neophyten und Neozoen, Naherholung), streckenbezogene, punktuelle und prozessspezifische Massnahmen (Fischdurchgängigkeit, Hochwasserschutz, Flussaufweitung, Revitalisierung), die Errichtung einer geeigneten Organisationsform zur Erfüllung der Wasserbaupflicht sowie das Controlling. Der Gewässerrichtplan Sense kann auf der Website des Kantons Bern¹ eingesehen werden.

Der Perimeter des Gewässerrichtplans ist im Richtplaninformationssystem des Kantons Bern dargestellt. Der Kanton und die Gemeinden sorgen dafür, dass ein im Gewässerrichtplan bezeichneter Gewässerentwicklungsraum von neuen Bauzonen und neuen Bauten bzw. Erweiterungen, welche die Ziele des Gewässerrichtplans Sense beeinträchtigen würden, freigehalten wird.

Die Massnahmen werden hauptsächlich im Rahmen von Wasserbauplan- oder Wasserbaubewilligungsverfahren gemäss kantonalem Wasserbaugesetz für Grundeigentümer verbindlich umgesetzt. Erst auf dieser Stufe erfolgen die konkrete Projektierung, der Nachweis der Wirtschaftlichkeit und die Erteilung der Baubewilligung. Dabei werden die ökologischen Auswirkungen der einzelnen Massnahmen in einer Gesamtbilanz über den Wirkungsbereich der Sense ausgewiesen und ausgeglichen.

Die Umsetzungsmassnahmen werden durch das Koordinationsorgan «Untere Sense», welches vom Tiefbauamt des Kantons Bern geleitet wird, koordiniert.

Weitere Informationen

- Internetseite «Kantonale Gewässerrichtpläne» des Kantons Bern: [Kantonale Gewässerrichtpläne \(be.ch\)](https://www.gewaesserrichtplaene.bvd.be.ch/de/start/region-mittelland/gewaesserrichtplan-sense.html)

¹ <https://www.gewaesserrichtplaene.bvd.be.ch/de/start/region-mittelland/gewaesserrichtplan-sense.html>