



Kanton Bern
Canton de Berne

Bern



Biel/Lyss



Thun



Interlaken



Burgdorf



Langenthal



Berner Agglomerationsprogramme
der 5. Generation

Kantonale Synthese



Genehmigt durch den Regierungsrat
am 18. Juni 2025

Impressum

Auftraggeber

Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern
Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)
Nydegasse 11/13
3011 Bern

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)
Reiterstrasse 11
3013 Bern

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
Tiefbauamt (TBA)
Reiterstrasse 11
3013 Bern

Auftragnehmer

Ecoplan AG
Monbijoustrasse 14
3011 Bern

Bearbeitung

René Neuenschwander, Ecoplan
Marc Funk, Ecoplan
Simon Miller, Ecoplan
Matthias Fischer, AGR
Katja Bessire, AÖV
Kai Kattau, TBA

Inhaltsverzeichnis

Berner AP5 in Zahlen	4
Einleitung	6
Berner Ansatz.....	8
Kantonale Perspektiven	17
Siedlungsentwicklung in Zahlen	17
Verkehrsentwicklung in Zahlen	20
Kantonale Prioritäten	23
Kantonale Prioritäten Siedlung.....	23
Kantonale Prioritäten Verkehr	26
MOCA-Indikatoren	33
AP5 Bern.....	36
Zukunftsbild und Ziele	38
Handlungsbedarf.....	41
Teilstrategien.....	42
Massnahmen	45
AP5 Biel/Lyss.....	52
Zukunftsbild und Ziele	54
Handlungsbedarf.....	57
Teilstrategien.....	58
Massnahmen	60
AP5 Thun	65
Zukunftsbild und Ziele	67
Handlungsbedarf.....	70
Teilstrategien.....	71
Massnahmen	73
AP5 Interlaken.....	77
Zukunftsbild und Ziele	79
Handlungsbedarf.....	82
Teilstrategien.....	83
Massnahmen	85

AP5 Burgdorf.....	87
Zukunftsbild und Ziele	89
Handlungsbedarf.....	91
Teilstrategien.....	92
Massnahmen	93
 AP5 Gartenagglo Langenthal.....	 95
Zukunftsbild und Ziele	97
Handlungsbedarf.....	99
Teilstrategien.....	100
Massnahmen	101
 Umsetzung, Controlling	 103
Stand der Umsetzung Massnahmen Verkehr	104
Stand der Umsetzung Massnahmen Siedlung und Landschaft	107
 Abkürzungen.....	 108

Berner AP5 in Zahlen

Sechs AP5

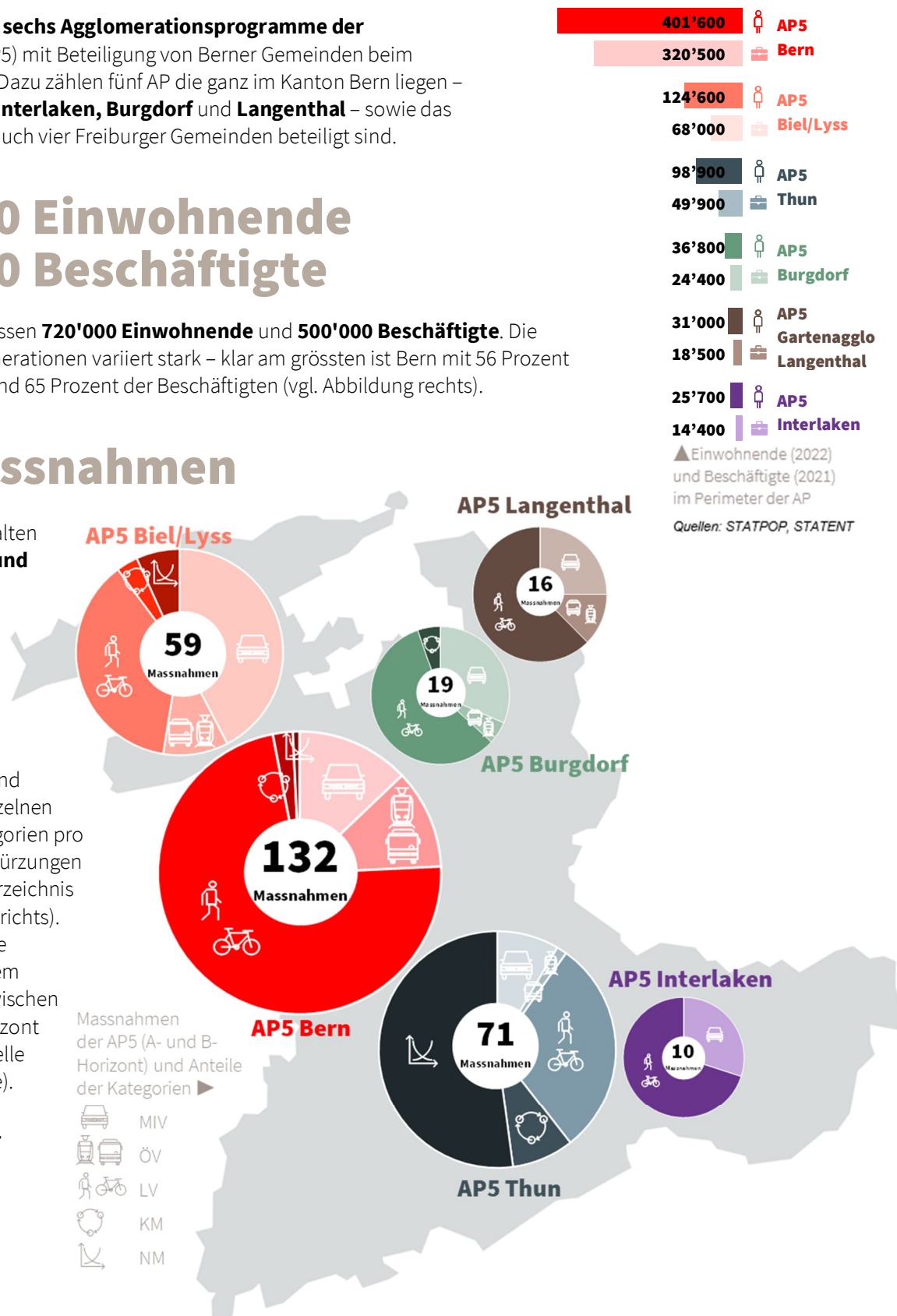
Insgesamt werden **sechs Agglomerationsprogramme der 5. Generation** (AP5) mit Beteiligung von Berner Gemeinden beim Bund eingereicht. Dazu zählen fünf AP die ganz im Kanton Bern liegen – **Biel/Lyss, Thun, Interlaken, Burgdorf** und **Langenthal** – sowie das AP **Bern**, an dem auch vier Freiburger Gemeinden beteiligt sind.

720'000 Einwohnende
500'000 Beschäftigte

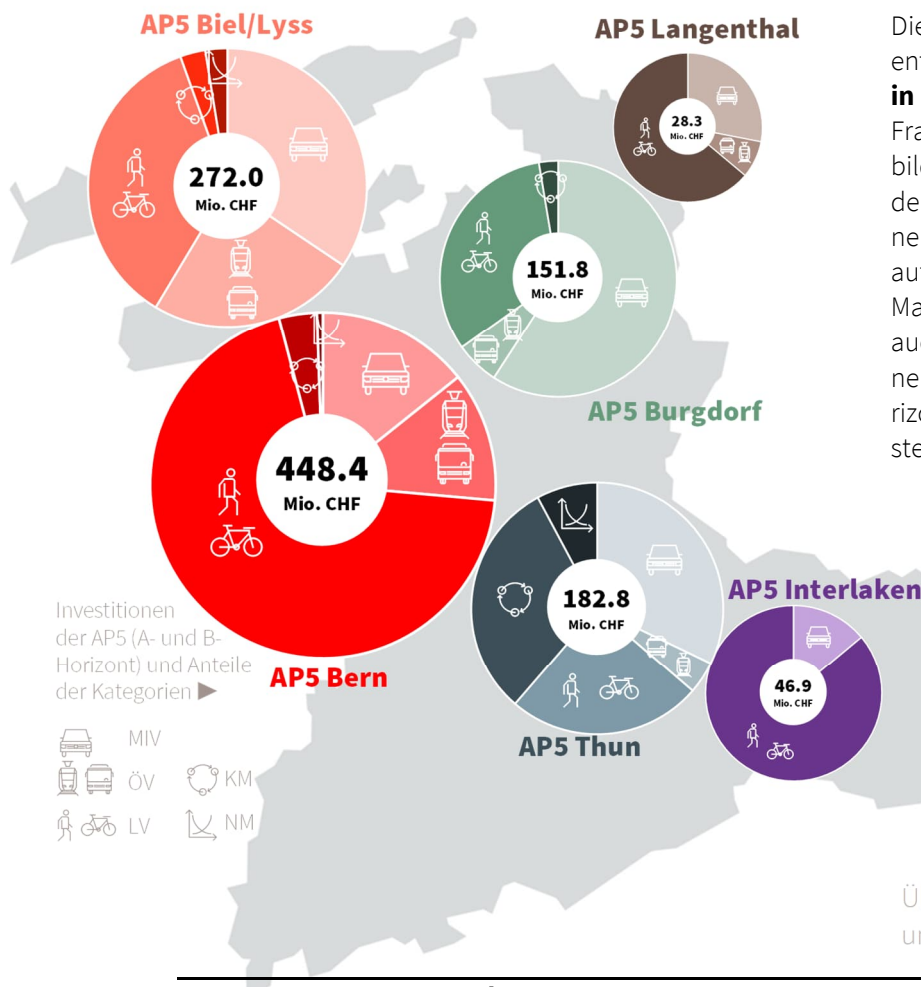
Die sechs AP umfassen **720'000 Einwohnende** und **500'000 Beschäftigte**. Die Grösse der Agglomerationen variiert stark – klar am grössten ist Bern mit 56 Prozent der Bevölkerung und 65 Prozent der Beschäftigten (vgl. Abbildung rechts).

306 Massnahmen

Die sechs AP enthalten total **306 Einzel- und Pauschalmassnahmen** im A- und B-Horizont. Die Abbildung rechts zeigt die Verteilung der Massnahmen auf die einzelnen AP und die Anteile der einzelnen Massnahmenkategorien pro AP (vgl. für die Abkürzungen das Abkürzungsverzeichnis am Schluss des Berichts). Je nach AP sind die Massnahmen zudem unterschiedlich zwischen dem A- und B-Horizont verteilt (siehe Tabelle auf folgender Seite). In allen AP liegt ein klarer **Schwerpunkt** auf den Massnahmen im **Fuss- und Veloverkehr**.



1'130'000'000 Franken



Die 306 Massnahmen entsprechen **Investitionen in Höhe von 1.130 Milliarden** Franken. Nebenstehende Abbildung zeigt die Verteilung der Investitionen auf die einzelnen AP sowie innerhalb der AP auf die Kategorien. Wie bei den Massnahmen unterscheidet sich auch die Verteilung der Investitionen auf die Kategorien je nach Horizont (vergleiche untenstehende Tabelle).

Übersicht über Massnahmen und Kosten aller Berner AP5 ▼

	Horizont	Massnahmen						Kosten (in Mio. CHF)					
		MIV	ÖV	FVV	KM	NM	Total	MIV	ÖV	FVV	KM	NM	Total
AP5 Bern	A	10	9	56	2		77	37.8	40.4	186.5	9.9		274.6
	B	6	6	40	1	1	54	26.4	14.0	125.0	6.0	2.5	173.9
	A+B	17	15	96	3	1	132	64.1	54.4	311.5	15.9	2.5	448.4
		13%	11%	73%	2%	1%	100%	14%	12%	69%	4%	1%	100%
AP5 Biel/Lyss	A	17	5	12	1	4	39	58.4	62.8	38.8	5.0	7.0	171.8
	B	8	1	10	1		20	35.2	3.0	58.9	3.0		100.1
	A+B	25	6	22	2	4	59	93.6	65.8	97.7	8.0	7.0	271.9
		42%	10%	37%	3%	7%	100%	34%	24%	36%	3%	3%	100%
AP5 Thun	A	3	1	11	3	22	40	23.6	7.7	28.0	25.3	9.6	94.0
	B	3		10	3	15	31	35.2		17.7	31.1	4.8	88.8
	A+B	6	1	21	6	37	71	58.8	7.7	45.7	56.4	14.3	182.8
		8%	1%	30%	8%	52%	100%	32%	4%	25%	31%	8%	100%
AP5 Interlaken	A	3		4			7	6.5		37.1			43.6
	B	0		3			3			3.2			3.2
	A+B	3		7			10	6.5	0.0	40.3			46.9
		30%		70%			100%	14%	0%	86%			100%
AP5 Burgdorf	A	4	1	3			8	85.2	9.1	12.2			106.5
	B	2		8	1		11	4.6		36.7	4.0		45.3
	A+B	6	1	11	1		19	89.8	9.1	48.9	4.0		151.8
		32%	5%	58%	5%		100%	59%	6%	32%	3%		100%
AP5 Gartenagglo Langenthal	A	3	2	10			15	6.3	2.3	18.1			26.7
	B	1					1	1.7					1.7
	A+B	4	2	10			16	8.0	2.3	18.1			28.3
		25%	13%	63%			100%	28%	8%	64%			100%
Alle AP5	A	40	18	96	6	26	186	217.7	122.2	320.6	40.2	16.5	717.3
	B	20	7	71	6	16	120	103.0	17.0	241.5	44.1	7.3	412.9
	A+B	60	25	167	12	42	306	320.7	139.2	562.2	84.3	23.8	1'130.2
		20%	8%	55%	4%	14%	100%	28%	12%	50%	7%	2%	100%

Einleitung

Ziele

Die vorliegende Synthese zu den bernischen Agglomerationsprogrammen der 5. Generation (AP5) verfolgt folgende Ziele:

- Sie **fasst die 5. Generation der Agglomerationsprogramme** im Kanton Bern **zusammen**. Für jede der sechs Agglomerationen werden das Zukunftsbild, der Handlungsbedarf, die Strategien und die prioritären Massnahmen kurz vorgestellt.
- Sie **erklärt, wie die Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Kanton Bern erfolgt**. Der Kanton Bern hat dazu eine einzigartige Kombination von Planungsinstrumenten entwickelt. Die Synthese zeigt das Zusammenspiel dieser Instrumente auf.
- Sie legt dar, dass die AP5 des Kantons Bern die **Vorgaben der Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)** erfüllen. Die Synthese geht dabei insbesondere auf die in den RPAV formulierten Grundanforderungen (GA) ein. Im Fokus stehen die Grundanforderungen zur Trägerschaft und zur Partizipation (GA 1), zur Herleitung der prioritären Massnahmen (GA 3) sowie zur Umsetzung und zum Controlling (GA 4). Darüber hinaus dient der kantonale Syntheseprozess dazu, die Vollständigkeit der einzelnen AP zu gewährleisten und einen roten Faden durch alle Berner Agglomerationsprogramme zu ziehen (GA2).

Aufbau

Die Synthese ist wie folgt aufgebaut:

- Zunächst wird das Zusammenspiel der Planungsinstrumente für Verkehr und Siedlung im Kanton Bern erklärt. Der **Berner Ansatz** zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung umfasst die kantonale, regionale und kommunale Ebene, wobei die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) eine wichtige Rolle spielen. Mit den RGSK stellt der Kanton Bern die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung nicht nur im Perimeter der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (BeSA) sicher, wie dies in den AP gemacht wird, sondern flächendeckend über das gesamte Kantonsgebiet. Als Bestandteil der RGSK sind die AP im Kanton Bern ebenfalls behördenverbindlich.
- Anschliessend werden die **kantonalen Perspektiven zu Verkehr und Siedlung** aufgezeigt. Diese dienen als überregional abgestimmte Grundlage für die Erarbeitung der einzelnen AP.
- Daraufgehend werden die **kantonalen Prioritäten in den Bereichen Siedlung und Verkehr** präsentiert. Diese weisen eine überregionale Bedeutung, einen besonderen Bedarf bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr oder einen besonders vorbildlichen Charakter auf.
- Zusammenfassend werden danach die **sechs bernischen AP5** für die Agglomerationen **Bern, Biel/Lyss, Thun, Interlaken, Burgdorf und Gartenagglo Langenthal** vorgestellt.
- Schliesslich erläutert die Synthese auch den **Stand der Umsetzung** der vorangegangenen AP-Generationen und den dazu im Kanton etablierten **Controlling-Prozess**.

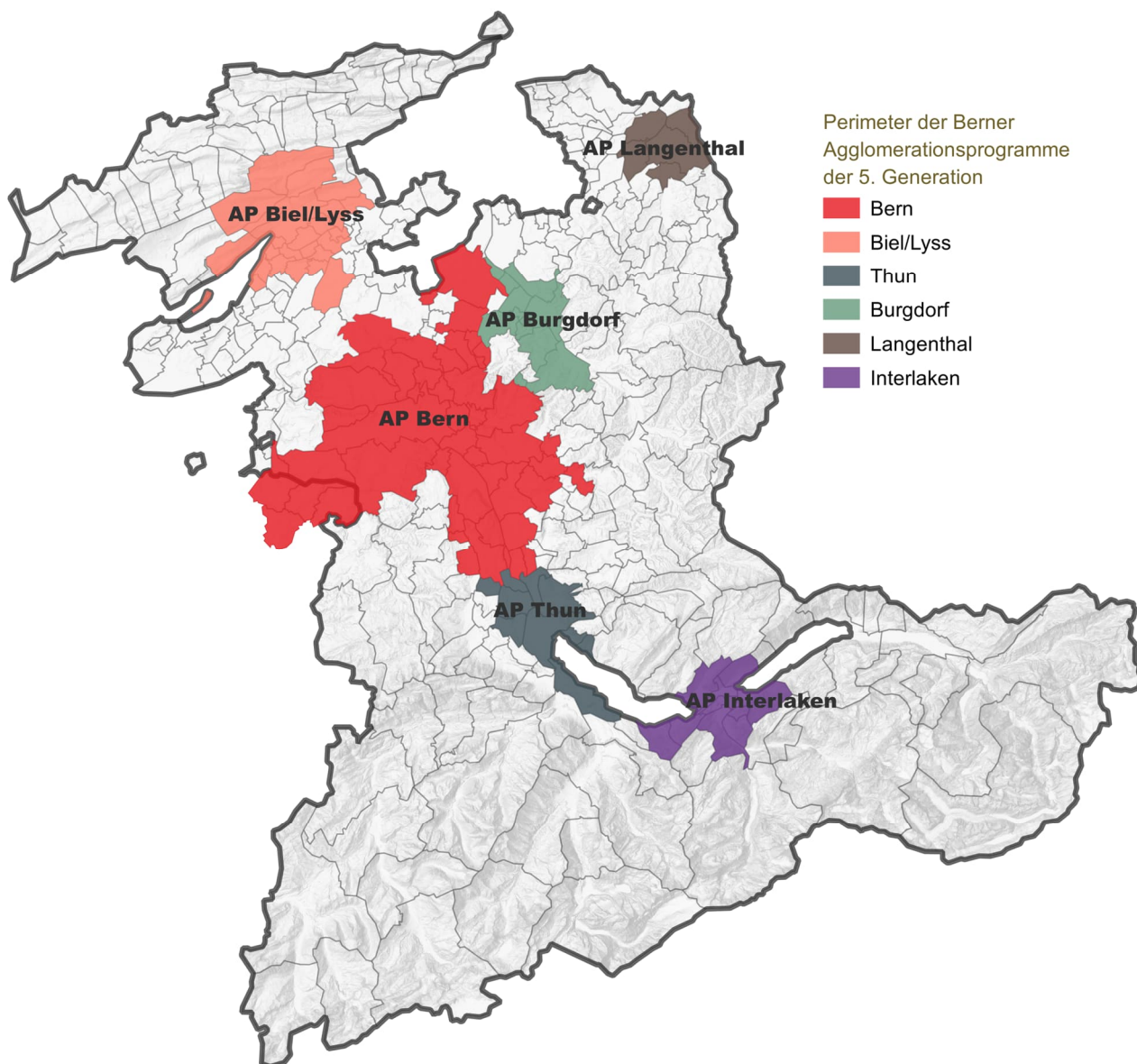
Der Syntheseprozess zu den Berner Agglomerationsprogrammen der 5. Generation erfolgte parallel zur Erarbeitung der einzelnen AP und wurde eng darauf abgestimmt. Die vorliegende Synthese legt den **Fokus auf die in den AP5 enthaltenen prioritären Massnahmen und die damit verbundene Abstimmung von Siedlung und Verkehr**. Bei der Erstellung des Syntheseberichts wurde darauf geachtet, dass die verwendeten Daten dem aktuellen Stand entsprechen. Aus diesem Grund kann es teilweise zu Abweichungen zwischen den einzelnen AP und dem Synthesebericht kommen, z. B. bei den Bevölkerungs- oder Beschäftigtenzahlen. Weiterführende Erläuterungen zum Zusammenspiel zwischen der Erarbeitung der einzelnen AP und dem Syntheseprozess finden sich im Kapitel «Berner Ansatz».

Einordnung der Synthese

Untenstehende Karte zeigt die **BeSA-Perimeter** der jeweiligen Berner Agglomerationen gemäss Anhang 4 der **MinVV**. Abweichend zur effektiven Zugehörigkeit hat der Kanton Bern in Absprache mit dem ARE beschlossen, dass die Gemeinde Hindelbank im AP Burgdorf und die Gemeinde Uttigen im AP Thun behandelt werden. Dies jeweils anstelle des AP Bern mit dem Ziel, den räumlichen Bezügen stärker Rechnung zu tragen. Weiter zählen zur Agglomeration Bern auch die vier Freiburger Gemeinden Böisingen, Schmitten, Wünnewil-Flamatt und Ueberstorf.

Perimeter der einzelnen AP

BeSa-Perimeter der Agglomerationen des Kantons Bern ▼



Berner Ansatz

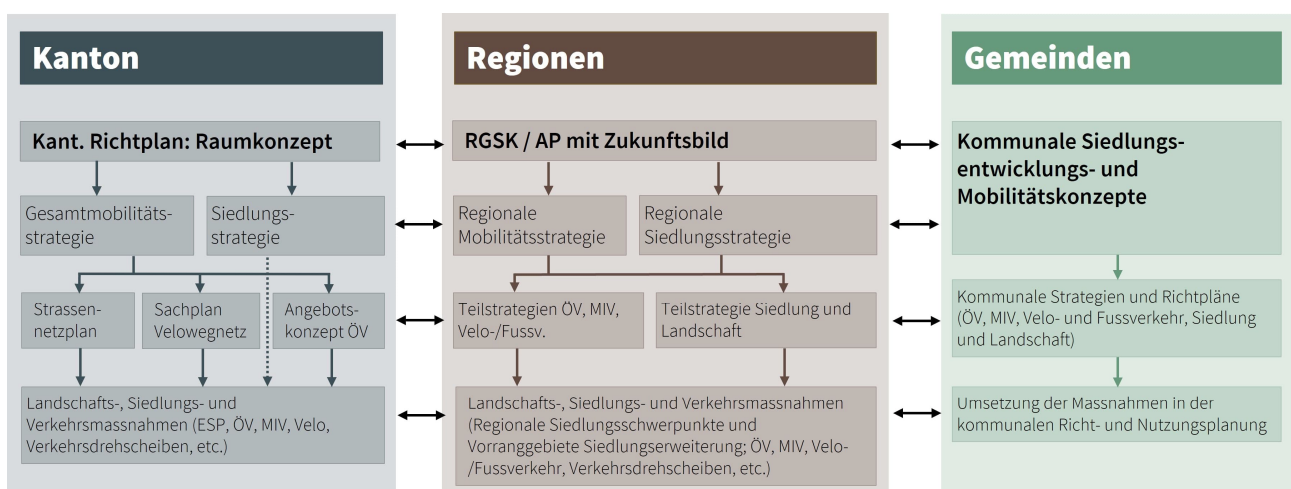
Lange Tradition

Der Berner Ansatz zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung hat eine lange Tradition. Bereits vor gut 30 Jahren hat der Regierungsrat in seinem Bericht **«Berner S-Bahn / Siedlung»** die Zusammenhänge erkannt und eine auf die S-Bahn abgestimmte Siedlungsentwicklung postuliert. Die künftige Raumentwicklung im Kanton Bern sollte sich an drei Eckpfeilern orientieren: Die Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Siedlungsentwicklung nach innen. Daraus entwickelte sich beispielsweise das sehr erfolgreiche kantonale Programm der Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte ESP. Ab 2003 wurden erstmals **Mobilitätsstrategien** für einzelne Agglomerationen erarbeitet. Diese Gemeinschaftswerke von Kanton, Regionen und Gemeinden bildeten die Grundlage für die ab 2007 folgenden Agglomerationsprogramme der 1. Generation. Inzwischen liegt die 5. Generation der Agglomerationsprogramme vor.

Zentral am bernischen Ansatz ist die wirkungsvolle Abstimmung von Verkehr und Siedlung in insgesamt sechs Regionen und damit nicht nur innerhalb der Agglomerationsperimeter, sondern flächendeckend im gesamten Kanton. Grundlage dafür bildet die Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ), mit der bereits im Jahr 2007 per Volksentscheid das **Regionalkonferenzmodell** begründet und der Artikel 98a Absatz 4 des Berner Baugesetzes (BauG) eingeführt wurde. Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung wird seither in behördenverbindlichen regionalen Richtplänen, in den sogenannten Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK), gesichert. Die RGSK bilden auch die Grundlage für das jeweilige Agglomerationsprogramm, stellen eine räumliche Konkretisierung des kantonalen Richtplans (KRP) dar und werden alle vier Jahre aktualisiert.

Die untenstehende Abbildung zeigt das Zusammenspiel zwischen kantonalem, regionalem und kommunalem Planungsinstrumentarium auf, welches in den nachfolgenden Kapiteln erläutert wird.

Planungsinstrumente zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene im Kanton Bern ▼



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

Vom kantonalen Planungsinstrumentarium...

Kantonaler
Richtplan

Der kantonale Richtplan 2030 und die am 1. April 2017 in Kraft getretene Teilrevision der kantonalen Baugesetzgebung setzen das revidierte eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) um. Die im Richtplan 2030 enthaltenen Strategien und Massnahmen werden alle zwei Jahre im Rahmen eines Richtplancontrollings überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Ergebnisse der vorliegenden Synthese AP5 werden in die in den nächsten Jahren anstehende Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplans einfließen.

Der **kantonale Richtplan** gibt den behördenverbindlichen Rahmen für die Raumplanung im Kanton Bern vor. Die darin enthaltenen Zielsetzungen zur Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind für die Berner Agglomerationsprogramme massgebend und verbindlich. Diese Ziele lauten: **Die Zersiedlung ist zu bremsen, die Siedlungsentwicklung ist nach innen zu lenken und auf die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr abzustimmen. Das Kulturland ist zu schonen, respektive die Fruchtfolgeflächen zu schützen**. Der kantonale Richtplan enthält darüber hinaus wichtige verbindliche Vorgaben zu weiteren Themen wie Natur, Landschaft, Klima, Tourismus und Landwirtschaft, welche für die Berner RGSK und Agglomerationsprogramme ebenso von zentraler Bedeutung sind. Auf instrumenteller Ebene ist hier **das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept** (KLEK) zu erwähnen, welches 2020 vom Regierungsrat beschlossen wurde. Damit sollen Schönheit und Vielfalt der Berner Landschaften in ihrer Qualität erhalten und unter Stärkung der regionstypischen natürlichen sowie kulturellen Eigenarten weiterentwickelt werden. Das KLEK ist die fachliche Grundlage für alle Planungsstufen für die nachhaltige Entwicklung der Landschaften im Kanton Bern. Gestützt auf den Volksentscheid der Berner Stimmbevölkerung 2021 zum Klimaschutzartikel wurde zudem im kantonalen Richtplan der verbindliche Auftrag an die Gemeinden zur **Förderung klimagerechter Siedlungsstrukturen** gemäss Massnahme D_11 aufgenommen. Hierzu wurden den Regionen und Gemeinden **Klimakarten** zur Verfügung gestellt. Mit den Daten auf der Energie- und Klimadatenplattform des Kantons Bern können die Gemeinden zudem die Entwicklung ihrer Treibhausgasbilanz im Rahmen eines Monitorings periodisch überprüfen.

Der kantonale Richtplan enthält die **prioritären Entwicklungsgebiete** für das **Wohnen und gemischte Nutzungen** (im Massnahmenblatt A_08) sowie für das **Arbeiten** (kantonalen Entwicklungsschwerpunkte ESP und strategische Arbeitszonen SAZ im Massnahmenblatt C_04). Zudem enthält er verbindliche Regeln für die Festlegung von Wohn- und Arbeitsschwerpunkten sowie von Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten im Rahmen der RGSK und AP auf regionaler Ebene.

Der kantonale Richtplan stellt auch klare Anforderungen an **Siedlungserweiterungen im Bereich Wohnen und Arbeiten**. Sie müssen überkommunal abgestimmt sein und ab einer Grösse von zwei Hektaren oder bei Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen zwingend in den RGSK als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen oder Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung verankert sein. Für die Verankerung solcher Vorranggebiete im RGSK ist zudem ein Bedarfsnachweis mit den entsprechenden Alternativprüfungen zu erbringen. Dabei sind strenge Anforderungen, u. a. zum haushälterischen Umgang mit dem Boden, zu den Fruchtfolgeflächen und zur ÖV-Erschliessung zu erfüllen. Seit 2016 führt der Kanton eine **Arbeitszonenbewirtschaftung** (AZB). Diese beruht auf umfangreichen Informationen zu unüberbauten Arbeitszonen, die im Geoportal des Kantons publiziert sind und deren Merkmale alle zwei Jahre aktualisiert werden. Bei jedem Einzonungsgesuch für Arbeitszonen von kantonalen, regionalen oder teilregionalen Bedeutung haben die Planungsträger Alternativen in unüberbauten Arbeitszonen gemäss AZB zu prüfen und die entsprechenden Nachweise zu erbringen.

Der kantonale Richtplan Bern legt somit die räumliche Erweiterung des Siedlungsgebietes nicht selbst fest, sondern **überträgt diese Aufgabe verbindlich den Regionen**. Mit den kantonalen Vorgaben zu den RGSK 2025 / AP5 (s. RRB 692/2022), der kantonalen Vorprüfung sowie der kantonalen Genehmigung stellt der Kanton sicher, dass die Anforderungen des kantonalen Richtplans eingehalten werden.

Zusammenspiel mit nationaler Verkehrsplanung

Darüber hinaus stellt der kantonale Richtplan das reibungslose Zusammenspiel zwischen der kantonalen, regionalen und kommunalen Planung und den nationalen Verkehrsplanungen sicher. Bei der Weiterentwicklung des nationalen und regionalen Bahnnetzes liegt die Federführung beim Bund. Die Kantone bringen ihre Anträge zum Regionalverkehr im Rahmen der Ausbauschritte (AS) des **strategischen Entwicklungsprogramms Schiene** (STEP Schiene) beim Bund ein. Die prioritären Massnahmen aus Sicht des Kantons Bern sind in Massnahme B_04 des kantonalen Richtplans zusammengefasst.

Bei der Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes berücksichtigt der kantonale Richtplan das **strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen** (STEP Nationalstrassen) des Bundes. Auf besonders stark überlasteten Abschnitten soll die Nutzung effizienter werden und so regelmässige Staus und Ausweichverkehr auf das nachgelagerte Netz vermindert werden. Leistungsfähige Nationalstrassen entlasten das nachgelagerte Strassennetz der Kantone und Gemeinden und schaffen damit Raum, welcher dem öffentlichen Verkehr und dem Veloverkehr zugutekommt. Im Rahmen des Realisierungshorizonts 2030 sollen vor allem Projekte in städtischen Agglomerationen vorangetrieben werden, um die Verkehrsprobleme dort zu beseitigen, wo der Handlungsdruck am grössten ist und zudem zur Aufwertung der Siedlungsgebiete beigetragen werden kann. Die entsprechenden Massnahmen und kantonalen Stossrichtungen werden in Massnahme B_06 des kantonalen Richtplans dargestellt.

Gesamtmobilitätsstrategie

Mit der Gesamtmobilitätsstrategie (GMS) hat der Regierungsrat schon 2008 die **verkehrspolitischen Grundsätze und Stossrichtungen** verkehrsträgerübergreifend festgelegt und die auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichteten Ziele der kantonalen Mobilitätspolitik vorgegeben. Die GMS wurde 2022 überarbeitet, erweitert und auf die aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen im Mobilitätsumfeld, beim Verkehrsangebot und beim Verkehrsverhalten abgestimmt. Mit Aufnahme raumrelevanter Elemente der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 (GMS 2022) in den kantonalen Richtplan (namentlich die raumrelevanten Ziele, die 4V-Strategie und einzelne Stossrichtungen) bilden diese auch den behördenverbindlichen Rahmen für kantonale Behörden, die Regionen und Gemeinden sowie für die Abstimmung mit den Nachbarkantonen und dem Bund.

Die GMS verfolgt eine auf alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen ausgerichtete Mobilitätspolitik. Das Mobilitätssystem soll sicher und attraktiv sein und eine hohe Erreichbarkeit und gute Vernetzung gewährleisten. Das Mobilitätssystem soll wirtschaftlich und kosteneffizient und möglichst energie- und flächeneffizient ausgestaltet werden. Es soll möglichst umweltschonend und bestmöglich auf die Siedlung abgestimmt sein. Zur Umsetzung dieser Ziele verfolgt der Kanton Bern die **4V-Strategie** «Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen»:

- **Vermeiden** von Verkehr durch die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung, die Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten und die Bündelung von Personen und Warenströmen.
- **Verlagern** des Verkehrsaufkommens vom MIV auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr, im Tagesverlauf weg von den Spitzenzeiten sowie mit einem Ausbau des Sharingangebots.
- **Verträgliches Gestalten** des verbleibenden Verkehrs – das heisst umweltverträglich, siedlungsverträglich und verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur.

- **Physisches Vernetzen** der Verkehrsmittel für attraktive multimodale Wegketten und **digitales Vernetzen** der Mobilitätsangebote zur laufenden Optimierung des Mobilitätssystems.

Jedes der 4 V wird mit inhaltlichen Stossrichtungen, daraus abgeleiteten Handlungsfeldern und darauf aufbauenden Massnahmen konkretisiert.

Basierend auf den Vorgaben des Bundes bildet die GMS 2022 den übergeordneten Rahmen für die langfristige Verkehrsplanung. Die **Planungsinstrumente** sind dabei...

Verkehrsplanung

- ...im Strassenverkehr der **Strassennetzplan (SNP)**. Der SNP legt das Netz der Kantonsstrassen fest. Er zeigt informativ das Nationalstrassennetz und die wichtigen Gemeindestrassen. Diese drei Netze bilden das Basisnetz MIV. Er zeigt weiter die strategischen Vorhaben auf Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen.
- ...im Veloverkehr der **Sachplan Velowegnetz (SVN)**. Im SVN sind die bestehenden und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit mit kantonomer Netzfunktion festgehalten. Zudem zeigt der SVN den grösseren Handlungsbedarf in Form von Netzlücken und Schwachstellen auf und bildet grössere, öffentlich zugängliche Veloparkierungsanlagen ab. Mit dem Prozess «Velonetzplanung im Kanton Bern» werden die Velowegnetzplanungen von Kanton, Regionen und Gemeinden koordiniert.
- ...im öffentlichen Verkehr das **kantonale ÖV-Angebotskonzept**, das als Grundlage für den Angebotsbeschluss des Grossen Rates dient. Es legt gestützt auf die nationalen Planungen – wie die STEP-Ausbauschritte –, die übergeordneten kantonalen Strategien, die regionalen Angebotskonzepte sowie die Mobilitätsentwicklung fest, wie sich der kantonale ÖV mittel- bis längerfristig entwickeln soll. Im Angebotsbeschluss legt der Grosse Rat das zu bestellende Angebot und die Angebotsdichte (Takt) des Regional- und Ortsverkehrs linienscharf fest (gemäss Art. 14 ÖVG). Gestützt auf den Angebotsbeschluss bestellt das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) das Angebot bei den Transportunternehmen (TU).

Eine enge Abstimmung der kommunalen, regionalen und kantonalen Planungen ist für die erfolgreiche Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zentral. Fundierte regionale Planungen erlauben es dem Kanton, seine Planungen auf diese abzustützen und für das ganze Kantonsgebiet Prioritäten zu setzen, insbesondere bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (bottom-up-Ansatz).

...über die regionale Bottom-up-Planung...

Den **Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK)** kommt eine zentrale **Scharnierfunktion zwischen den kommunalen und den kantonalen Planungen** zu. Die in der Verordnung über die Regionalkonferenzen bezeichneten Perimeter der RGSK umfassen den ganzen Kanton. Die RGSK werden durch die Regionalkonferenzen bzw. Planungsregionen gemäss den Vorgaben des Kantons und unter Einbezug der Gemeinden erarbeitet. Die RGSK durchlaufen eine öffentliche Mitwirkung und die kantonale Vorprüfung. Sie werden durch die regionalen Träger als **behördenverbindlicher regionaler Teilrichtplan** nach Artikel 98a Absatz 4 BauG erlassen und vom Kanton schlussendlich genehmigt. Die RGSK gewährleisten so die **flächendeckende Abstimmung von Verkehr und Siedlung** im Kanton Bern. Dank der thematischen Erweiterung der RGSK in den Bereichen Natur und Landschaft sowie Tourismus und dem vierjährigen Aktualisierungsrhythmus besteht ein massgeschneidertes und flexibles Planungsinstrument für die langfristige, sektorenübergreifende Steuerung der regionalen Entwicklung.

Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK)

Die RGSK – und ebenso die darauf aufbauenden AP – vertiefen und konkretisieren den kantonalen Richtplan mit ihren über Siedlung und Verkehr abgestimmten Analysen von **Teilräumen, Schwerpunktgebieten und Fokusräumen**. Ein wesentlicher Teil des zukünftigen Siedlungswachstums wird in solchen funktional zusammenhängenden Räumen stattfinden. Für sie werden in den AP die Analysen der Potenziale des Siedlungswachstums vertieft und im Zeitverlauf priorisiert. Damit lassen sich auch die Hotspots des

zukünftigen Verkehrswachstums und der damit verbundene Massnahmenbedarf besser identifizieren und lokalisieren. Die Zooms in solche Teilräume und Schwerpunktgebiete bieten vor allem in grösseren Agglomerationen einen Mehrwert, da dort die Verflechtungen innerhalb und zwischen verschiedenen funktionalen Räumen deutlich komplexer sind.

...und die Einbettung der AP in die RGSK...

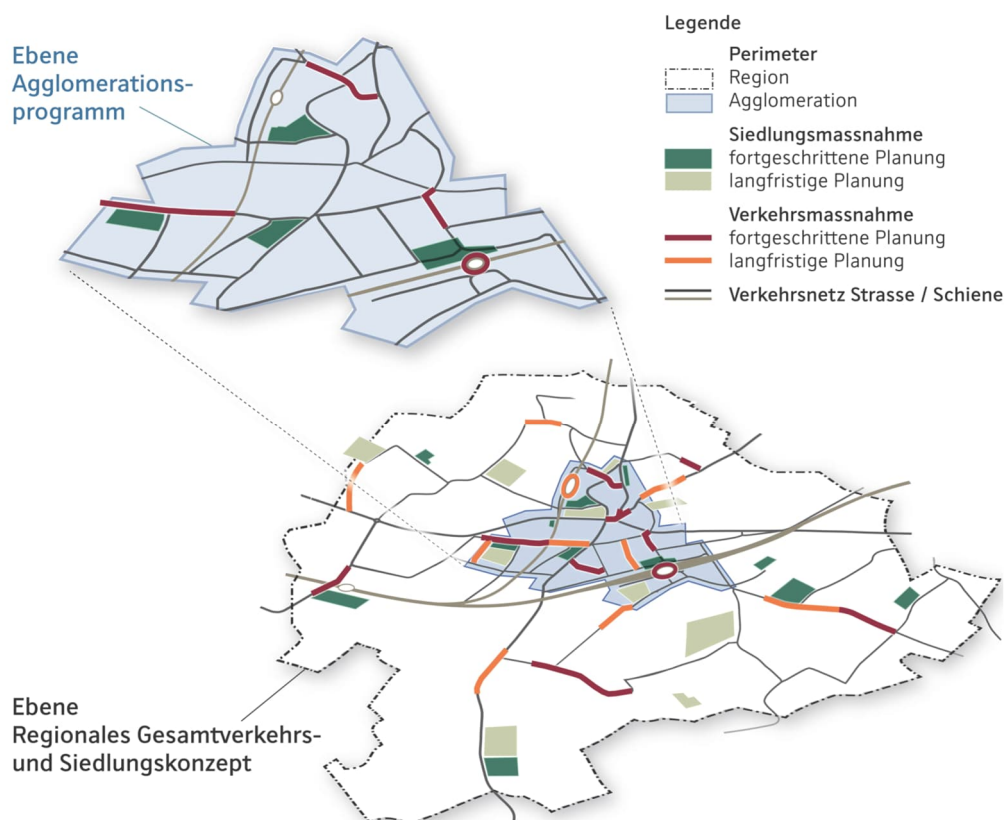
Die **RGSK enthalten von Gesetzes wegen die jeweiligen AP** nach Bundesrecht (Art. 98a Abs. 2 BauG). Damit wird die optimale Integration der Agglomerationsprogramme nach Bundesrecht in die regionale Gesamtplanung sichergestellt. Die RGSK und AP unterscheiden sich dabei in zwei Dimensionen (vgl. Abbildung auf der nächsten Seite): Einerseits besteht ein Unterschied im Betrachtungsperimeter. Die AP erstrecken sich grundsätzlich über die BeSA-Perimeter des Bundes, teilweise mit leichten Anpassungen. Die RGSK umfassen hingegen alle Gemeinden innerhalb des jeweiligen Regionalkonferenz- resp. Planungsregionsperimeters. Folglich entspricht die Ebene «Agglomerationsprogramm» einem Teilgebiet der Ebene «Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept». Andererseits unterscheiden sich die RGSK und AP inhaltlich. Beim Thema «Siedlung» hat sich das Zusammenspiel zwischen den RGSK und dem jeweiligen Agglomerationsprogramm über die unterschiedlichen Generationen stetig gewandelt. Die Anforderungen des Bundes an das Thema «Siedlung» wurden mit jeder AP- Generation präziser und haben je länger, je mehr Programmcharakter. Dies zeigt sich beispielsweise darin, dass Siedlungsmassnahmen zwingend einem Umsetzungshorizont zugewiesen und mit konkreten Planungs- und Umsetzungsschritten bezeichnet werden müssen. Der bisherige Berner Ansatz, dass deckungsgleiche Massnahmenbände RGSK und (als Teilmenge davon) AP erarbeitet werden (und beim Bund eingereicht werden), ist mit den Anforderungen an die AP5 nicht mehr möglich.

Deshalb wurde das Zusammenspiel zwischen den RGSK 2025 und den AP5 im Bereich Siedlung grundlegend neu aufgestellt. Zugleich wurde der Umgang mit sogenannten Daueraufgaben im Bereich Siedlung neu geregelt. Die wesentlichen Punkte, die seitens des Kantons gemeinsam mit den Regionalkonferenzen und Planungsregionen und unter mehrmaligem Einbezug des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) erarbeitet wurden, sind folgende:

- Das RGSK als (teil-) regionaler Richtplan mit einem Horizont von mindestens 15 Jahren enthält alle für die Region notwendigen und verbindlichen Siedlungsinhalte (Zukunftsbild, Teilstrategie Siedlung, Handlungsbedarf Siedlung, Siedlungsmassnahmen) im gesamten Perimeter der Region (inklusive dem AP-Perimeter).
- Aus dem RGSK werden die für die jeweilige AP-Generation relevanten Siedlungsinhalte übernommen und spezifisch aufgearbeitet. Dies betrifft das Zukunftsbild, die Teilstrategien und den Handlungsbedarf Siedlung sowie die konkreten Siedlungsmassnahmen.
- Bisherige Daueraufgaben im Bereich Siedlung (z. B. Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete, Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten) werden im Massnahmenband zu den AP5 nicht mehr als Daueraufgaben aufgeführt. Vielmehr sind diese Massnahmenkategorien als Massnahmenpakete auf der strategisch-konzeptionellen Ebene in der Teilstrategie «Siedlung» eingebettet.
- Im jeweiligen AP-Massnahmenteil Siedlung werden deutlich weniger Teilmassnahmen aufgeführt als in früheren AP-Generationen (und im RGSK verbindlich verankert sind). Der Fokus liegt auf Siedlungsmassnahmen in Form von konkreten Gebieten, die im nächsten A-Horizont oder B-Horizont realisiert werden und für grosse und wichtige Verkehrsmassnahmen relevant sind.

Dementsprechend werden die RGSK 2025 und die AP5 jeweils als eigenständige Dokumente – gestützt auf den Vorgaben des Kantons und des Bundes – erstellt. **Bei den Siedlungsinhalten erfolgt in den AP eine Fokussierung** auf die im A- und B-Horizont der jeweiligen AP-Generation relevanten Inhalte, insbesondere auf Siedlungsmassnahmen mit fortgeschrittener Planung. **Bei Verkehrsinhalten sind AP und RGSK** für den Perimeter der jeweiligen Agglomeration grundsätzlich **deckungsgleich**. Allerdings unterscheiden sich die Inhalte je nach Umsetzungshorizont. In den AP werden nur Verkehrsmassnahmen abgebildet, bei denen klare Umsetzungsabsichten (im A- oder B-Horizont) in der jeweiligen AP-Generation bestehen. Dabei werden sowohl verkehrliche als auch nicht-infrastrukturelle Massnahmen im Agglomerationsprogramm präziser beschrieben. Damit kommt der Kanton Bern einer zentralen Forderung des Bundes nach, welcher massgeschneiderte und vom RGSK losgelöste Agglomerationsprogramme verlangt.

Zusammenhang zwischen den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten und den jeweiligen Agglomerationsprogrammen ▼



Die Gemeinden setzen die Vorgaben des kantonalen Richtplans und der RGSK 2025 / AP5 – sowie die darin bezeichneten Gebiete – schliesslich in ihren grundeigentümerverbindlichen Ortsplanungen um.

...bis zur kommunalen Planung.

Im Bereich **Wohnen und gemischte Nutzungen** setzen die Gemeinden die im jeweiligen RGSK / AP festgesetzten Wohnschwerpunkte, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (alle bereits in der rechtsgültigen Bauzone) um. Für die Umsetzung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen aus dem RGSK (noch nicht eingezonte Flächen) muss die jeweilige Gemeinde den 15-jährigen Baulandbedarf Wohnen geltend machen können. Die Berechnung der Bauzonengrösse Wohnen (in Wohn-, Misch- und Kernzonen WMK) erfolgt mit einer Berechnungsmethode, die im Massnahmenblatt A_01 des kantonalen Richtplans verbindlich definiert ist. Die Methode umfasst drei Schritte: In einem ersten Schritt wird unter Berücksichtigung der Lage der Gemeinde in den Raumtypen, ihrer

Zentralität sowie der aktuellen Raumnutzerdichte der theoretische Baulandbedarf Wohnen ermittelt. In einem zweiten Schritt werden die unüberbauten WMK und in einem dritten Schritt – falls die Gemeinde unter dem Richtwert der Raumnutzerdichte des jeweiligen Raumtyps liegt – auch ein Drittel der Nutzungsreserven innerhalb der überbauten WMK beim theoretischen Baulandbedarf Wohnen in Abzug gebracht. Falls aus dieser Berechnung ein tatsächlicher Baulandbedarf Wohnen resultiert (d. h. die Gemeinde einen tatsächlichen Einzonungsbedarf geltend machen kann), ist eine Einzonung eines Vorranggebietes Siedlungserweiterung Wohnen überhaupt erst möglich. Damit ein Gebiet als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen ins RGSK aufgenommen werden kann, müssen neben den Kriterien der Lage und Zentralität weitere Kriterien verbindlich erfüllt sein. Dabei handelt es sich u. a. um eine gute ÖV-Erschliessung (im Minimum ÖV-EGK D), Mindestdichtevorgaben, die Schonung des Kulturlandes und den Schutz der Fruchtfolgeflächen sowie die Ausscheidung anderer vorrangiger Nutzungen. Mit der Geltendmachung eines tatsächlichen Einzonungsbedarfs müssen die Gemeinden zudem im Bericht nach Art. 47 RPV die unüberbauten Bauzonen, die Nutzungsreserven und -potenziale sowie die übrigen erforderlichen Angaben zur Siedlungsentwicklung nach innen gemäss Massnahme A_07 des kantonalen Richtplans nachweisen. Die Einhaltung dieser Vorgaben (s. RRB 692/2022) stellt der Kanton mit der Vorprüfung, respektive der Genehmigung des RGSK sicher.

Im Bereich **Arbeiten** setzen die Gemeinden die im RGSK / AP festgesetzten Arbeitsschwerpunkte (bereits in der rechtsgültigen Bauzone) um. Für die Umsetzung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten aus dem RGSK (noch nicht eingezonte Flächen) gelten die verbindlichen Grundsätze und Vorgaben des kantonalen Richtplans (Massnahmenblatt A_05): Einzonungen für grössere Neuansiedlungen sind nur in Entwicklungsschwerpunkten (ESP) oder Vorranggebieten Siedlungserweiterung der RGSK möglich. Ansonsten sind Einzonungen primär für den lokalen Bedarf bereits ansässiger Betriebe möglich. Auch dort gelten die Regelungen bezüglich Kulturlands und Fruchtfolgeflächen. Ebenso muss eine gute ÖV-Erschliessung gewährleistet sein. Zudem durchläuft jede Einzonung von Arbeitszonen die Arbeitszonenbewirtschaftung, mit der eine regionale Abstimmung erfolgt und sichergestellt wird, dass vorhandene Arbeitszonen besser genutzt werden, bevor eine Einzonung getätigt wird.

Die Stärken des Berner Ansatzes

Behörden-
verbindlichkeit



Partizipativer
Prozess



Neben der flächendeckenden und eng abgestimmten Planung auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene sowie der Abstützung der AP auf den RGSK weist der Berner Ansatz weitere Stärken auf:

Wie erwähnt sind die RGSK behördenverbindliche regionale Teilrichtpläne. Indem das jeweilige AP Bestandteil des RGSK ist, erfüllen die AP die Anforderung des Bundes an eine regional abgestimmte, **behördenverbindliche Planungsgrundlage**. Dieses Zusammenspiel ist eine grosse Stärke des Berner Ansatzes.

Eine zweite Stärke ist die Erarbeitung der AP zusammen mit den RGSK in einem **partizipativen Prozess**. Die Erarbeitung erfolgt durch die zuständigen Regionalkonferenzen oder Planungsregionen aufgrund der verbindlichen Vorgaben des Regierungsrats unter Einbezug des Kantons und der Gemeinden. Der Einbezug der Gemeinden erfolgt durch deren Vertretung in den Organen der Regionalkonferenzen resp. der Planungsregionen sowie im Rahmen von Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahren. Die Entwürfe des RGSK und AP werden in eine **öffentliche Mitwirkung** gegeben, anschliessend überarbeitet und dem Kanton zur Vorprüfung unterbreitet. Die aufgrund der kantonalen Vorprüfungsberichte überarbeiteten AP und RGSK werden durch die Organe der regionalen Trägerschaften (Regionalversammlung bzw. Vereinsversammlung der Planungsregionen), die aus Vertretungen der beteiligten Gemeinden zusammengesetzt sind, als behördenverbindliche regionale Teilrichtpläne beschlossen und dem Kanton zur Genehmigung unterbreitet. Nach ihrer Genehmigung sind die RGSK (und AP) somit für alle Gemeinden im

betreffenden Perimeter behördenverbindlich. Damit ist die **Grundanforderung 1 des Bundes** («Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden sind von den zuständigen Gemeindeorganen zu beschliessen») **erfüllt**. Der Kanton gibt die AP5 für die Einreichung beim Bund frei (gemäss Art. 8 PAVV). Er ist - wie erwähnt - für die Genehmigung der RGSK zuständig. Mit der Genehmigung fliessen die Anträge der Regionen dann in die kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumente ein.

Eine dritte grosse Stärke des Berner Ansatzes betrifft die Finanzierung kommunaler Massnahmen. Gemäss Artikel 62 des kantonalen Strassengesetzes (SG) **leistet der Kanton Beiträge an die vom Bund mitfinanzierten Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen**. Der **Kantonsbeitrag** beläuft sich derzeit auf **35 Prozent** der anrechenbaren Kosten nach Abzug der Beiträge des Bundes aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Zusätzlich fördert der Kanton Investitionen in wichtige Velowege auf Gemeinde- und Privatstrassen. Der Kantonsbeitrag beläuft sich derzeit auf 40 Prozent der verbleibenden anrechenbaren Kosten nach Abzug der Bundesbeiträge und der Kantonsbeiträge gemäss Artikel 62 des kantonalen Strassengesetzes.

Das **Zusammenspiel zwischen kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsinstrumenten hat sich bewährt**. Im Erarbeitungsprozess verfügen die regionalen Trägerschaften und die Gemeinden einerseits über den nötigen Gestaltungsspielraum. Andererseits ist mit den verbindlichen kantonalen Vorgaben an die RGSK und an die AP eine optimale Abstimmung von Verkehr und Siedlung sichergestellt. Die vom Kanton genehmigten RGSK und AP fliessen in die Überarbeitung der kantonalen Planungsinstrumente ein und stellen – unter Berücksichtigung der nationalen Planungen – die verbindliche Grundlage für die Umsetzung auf regionaler und kommunaler Ebene dar. Die nachfolgende Abbildung fasst den Erarbeitungsprozess zusammen.

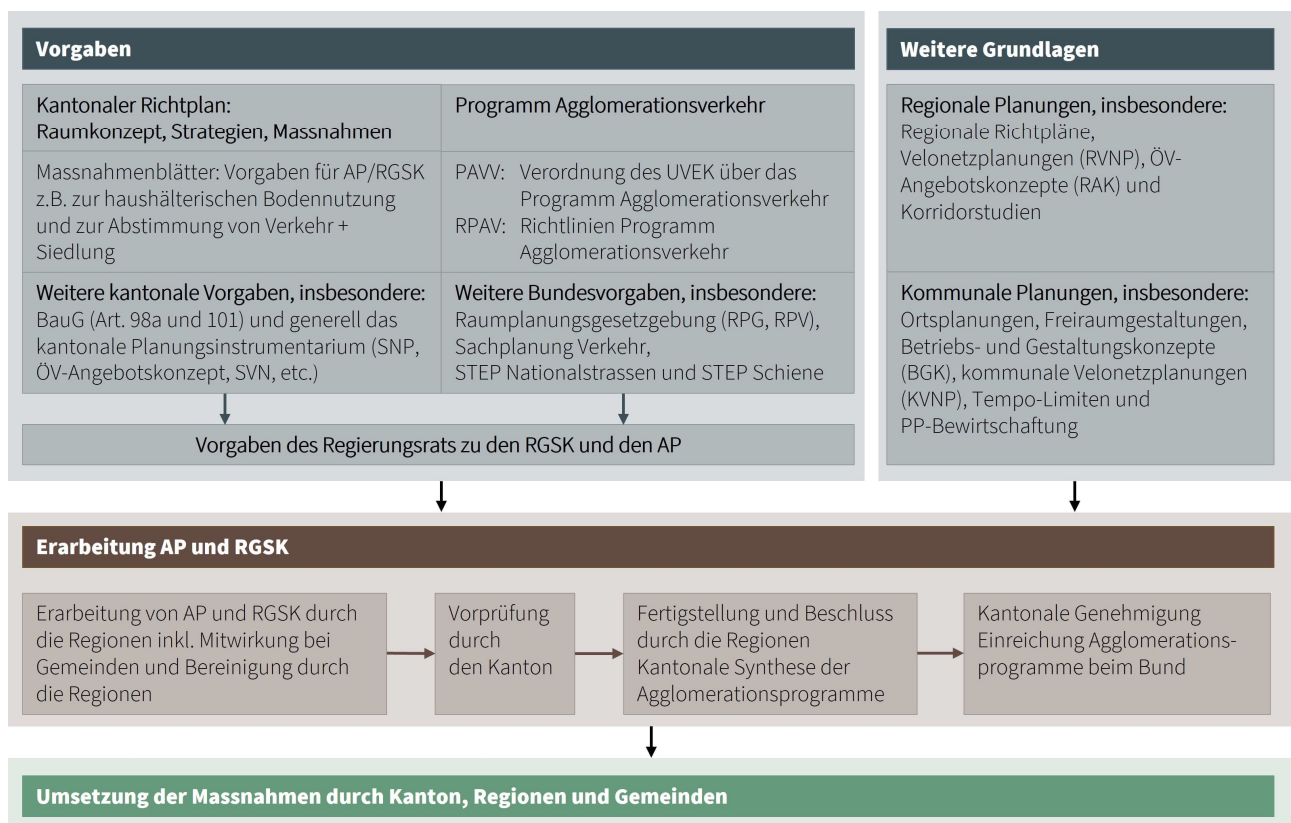
Mitfinanzierung kommunaler AP-Massnahmen durch den Kanton



Koordinierte Erarbeitung und Umsetzung



▼ Erarbeitungsprozess der RGSK und AP



Exkurs Raumplanungsbericht 2022 des Kantons Bern

Der Raumplanungsbericht 2022 zeigt auf, dass die kontinuierliche Optimierung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Kanton Bern und die Regelungen des kantonalen Richtplans 2030 streng sind und Wirkung erzielt wird.

So sind im Vergleich zur Entwicklung vor der Teilrevision des RPG die Einzonungen markant gesunken. Zwischen 2018 und 2021 ist im Kanton Bern die Fläche der WMK sowie der Arbeitszonen gesamthaft bei rund 20'500 ha relativ konstant geblieben. Weiter hat die Raumnutzerdichte im Kanton Bern zwischen 2015 und 2021 in allen Raumtypen zugenommen.

Bei der Genehmigung des kantonalen Richtplans 2030 betrug der Auslastungsgrad der WMK gemäss den technischen Richtlinien Bauzonen des Bundes 100.8% basierend auf dem BFS-Szenario hoch aus dem Jahr 2010. Die Szenarien wurden 2015 und 2020 durch das BFS aktualisiert. Mit den Zahlen von 2020 und den übrigen aktualisierten Daten weist der Kanton Bern nun beim Referenzszenario einen Auslastungsgrad von 104.8% (2018: 101.1%) und beim hohen Szenario von 107.6% (2018: 104.5%) auf. Die Erhöhung des Auslastungsgrads widerspiegelt die hohe Bautätigkeit der letzten Jahre und die Siedlungsentwicklung nach innen.

Kantonale Perspektiven

Das Kapitel «Kantonale Perspektiven» gibt einen Ausblick auf die erwartete Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Kanton Bern für den Zeithorizont bis 2040. Das Kapitel zeigt im Sinne der Agglomerationsprogramme die Trendentwicklung für den gesamten Kanton Bern, wobei der Fokus auf den einzelnen Agglomerationen des Kantons liegt. Das Kapitel gliedert sich in die Bereiche Siedlung und Verkehr.

Siedlungsentwicklung in Zahlen

Im Kanton Bern lebten Ende 2022 rund 1.05 Mio. Menschen (siehe untenstehende Tabelle). In den letzten 10 Jahren ist die Bevölkerung damit um knapp 6 Prozent gewachsen. **In den Agglomerationen** leben 719'000 Personen oder gut **zwei Drittel der Gesamtbevölkerung** des Kantons. Zwischen 2022 und 2040 wird gemäss Szenario Mittel der regionalisierten Bevölkerungsszenarien des Kantons mit einem Bevölkerungswachstum von gut 8 Prozent für den gesamten Kanton gerechnet. Das prozentual **stärkste Wachstum** wird dabei in den Agglomerationen **Bern, Biel und Interlaken** erwartet.

Perimeter	Bevölkerung 2022	Anteil 2022	Trendwachstum bis 2040 (GVM BE 2019)	
	absolut	in %	absolut	in %
AP Bern*	401'600	38%	38'400	+10%
AP Biel/Lyss	124'600	12%	15'500	+12%
AP Thun	98'900	9%	6'400	+7%
AP Burgdorf	36'800	4%	3'500	+9%
AP Langenthal	31'000	3%	2'300	+8%
AP Interlaken	25'700	2%	2'500	+10%
Übriges Gebiet	332'900	32%	20'300	+6%
Kanton Bern**	1'051'400	100%	89'100	+8%

*Mit Daten der vier Gemeinden aus dem Kanton Freiburg

**Total des Kantons Bern ohne Daten der vier Gemeinden aus dem Kanton Freiburg

Bevölkerung

◀ Ständige Wohnbevölkerung

Quellen: Statpop BFS, Strukturdaten GVM.

Ende 2021 belief sich die Anzahl der **Beschäftigten** im Kanton Bern auf knapp 653'000 (siehe untenstehende Tabelle). Seit 2011 ist damit auch bei den Arbeitsplätzen eine Zunahme von gut 6 Prozent festzustellen. Bis 2040 wird mit einem abgeschwächten Beschäftigtenwachstum von knapp 4 Prozent gerechnet, wobei sich das **absolute Wachstum auf die Agglomerationen Bern und Biel konzentriert**. Das stärkste relative Wachstum ist mit 10 Prozent in der Agglomeration Interlaken zu erwarten.

Arbeitsplätze

Beschäftigte ►

Quellen: Statent BFS,
Strukturdaten GVM.

Perimeter	Beschäftigte 2021	Anteil 2021	Trendwachstum bis 2040 (GVM BE 2019)	
	absolut	in %	absolut	in %
AP Bern*	320'500	49%	9'400	+3%
AP Biel/Lyss	68'000	10%	4'100	+6%
AP Thun	49'900	8%	1'900	+4%
AP Burgdorf	24'400	4%	-200	-1%
AP Langenthal	18'500	3%	600	+3%
AP Interlaken	14'400	2%	1'500	+10%
Übriges Gebiet	156'800	24%	5'800	+4%
Kanton Bern**	652'600	100%	23'000	+4%

*Mit Daten der vier Gemeinden aus dem Kanton Freiburg

**Total des Kantons Bern ohne Daten der vier Gemeinden aus dem Kanton Freiburg

Bauzonen

Der Kanton Bern verfügt insgesamt über **zurückhaltend dimensionierte Bauzonen**. Die Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) umfassten im Jahr 2022 rund 17'000 Hektaren, die Arbeitszonen annähernd 3'600 Hektaren (siehe folgende Tabelle). Mit dem kantonalen Richtplan 2030 und der angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen bilden **Neueinzonungen** die **Ausnahme**. In den Perimetern der AP Bern, Thun und Burgdorf liegt der Anteil unüberbauter Wohn-, Misch- und Kernzonen unter dem kantonalen Schnitt. Bei den unüberbauten Arbeitszonen liegen die Anteile in den Perimetern Bern, Thun, Burgdorf und Interlaken unter dem kantonalen Schnitt.

Wohn-, Misch- und
Kernzonen (WMK) und
Arbeitszonen im Jahr
2022 ►
Quelle: Auswertung AGR

Perimeter	WMK			Arbeitszonen		
	ha total	unüberbaut ha	%	ha total	unüberbaut ha	%
AP Bern*	4'550	180	4%	869	68	8%
AP Biel/Lyss	1'810	129	8%	466	85	18%
AP Thun	1'548	74	5%	315	35	11%
AP Burgdorf	616	30	5%	197	17	9%
AP Langenthal	607	49	8%	215	35	16%
AP Interlaken	451	34	8%	79	7	9%
Übriges Gebiet	7'556	630	9%	1'415	269	19%
Kanton Bern	17'138	1'226	7%	3'556	517	15%

*Ohne Daten der vier Gemeinden aus dem Kanton Freiburg.

Bauzonen nach
Raumtyp

Die Analyse der räumlichen Verteilung der Bauzonen sowie der unüberbauten Bauzonenreserven zeigt, dass **insbesondere in den Zentren** (Zentren 1. und 2. Stufe und urbane Kerngebiete) ein **geringes Angebot** an unüberbauten Bauzonen im Verhältnis zu den gesamten Bauzonen besteht. Diese Tendenz zur Verknappung von Bauland in den Zentren hat sich in den letzten Jahren verstärkt. In den Zentren der 3. und 4. Stufe sowie in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten bestehen hingegen grössere Reserven an unüberbauten Bauzonen.

Untenstehende Tabelle zeigt die theoretischen inneren Nutzungsreserven in den bereits überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) pro Agglomeration.

Innere Nutzungsreserven

Die Analyse der theoretisch ermittelten **inneren Nutzungsreserven** in den überbauten WMK zeigt einerseits auf, dass es **regionale Unterschiede** gibt – die Agglomeration Bern hat prozentual den kleinsten, Burgdorf und Langenthal den grössten Anteil an Innenentwicklungspotenzial – und andererseits, dass es insbesondere **auch an zentralen Lagen** durchaus **noch Innenentwicklungspotenziale** gibt.

Perimeter	Innere Nutzungsreserven in überbauten WMK (ha)	Anteil an WMK überbaut
AP Bern*	569	13%
AP Biel/Lyss	246	15%
AP Thun	240	16%
AP Burgdorf	117	20%
AP Langenthal	113	20%
AP Interlaken	72	17%
Übriges Gebiet	1'431	21%
Kanton Bern	2'789	17%

◀ Theoretische innere Nutzungsreserven in WMK im Jahr 2022

Quelle: Auswertung AGR

*Ohne Daten der vier Gemeinden aus dem Kanton Freiburg.

Verkehrsentwicklung in Zahlen

Verkehrsaufkommen

Die einzelnen **AP stellen den Ist-Zustand und die erwartete Entwicklung des Verkehrs bis 2040 dar**. Das zukünftige Verkehrsaufkommen hängt wesentlich davon ab, wo und in welchem Umfang das Siedlungswachstum stattfindet. Hierzu wurden im aktualisierten Gesamtverkehrsmodell (GVM BE 2019) des Kantons Bern Informationen aus Verkehrszählungen, zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung gemäss den regionalisierten Bevölkerungsszenarien des Kantons sowie zum Mobilitätsverhalten einbezogen. Ausserdem stützt sich das GVM BE 2019 auf die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes. Um eine grössere Bandbreite möglicher Entwicklungen abzubilden, wurden zwei verschiedene Szenarien erarbeitet. Das Szenario «Basis» beruht auf dem Szenario «Basis» der Verkehrsperspektiven 2050, das Szenario «Moderat» entspricht weitgehend dem Szenario «Weiter-wie-bisher» des Bundes. Beide Szenarien gehen davon aus, dass bis 2040 der Veloverkehr in erheblichem Umfang gefördert wird.

Die Abbildung auf der folgenden Seite zeigt die Anzahl Wege pro Werktag, die im Jahr 2040 in den einzelnen Agglomerationen mit dem MIV, dem ÖV und dem Velo gemäss dem Szenario «Basis» des GVM BE 2019 gefahren werden. Dabei wird unterschieden zwischen dem Binnenverkehr mit Ziel und Quelle innerhalb der Agglomeration und Wegen mit Ziel oder Quelle ausserhalb der Agglomeration. **In allen Agglomerationen fallen die meisten Wege auf den MIV**, gefolgt vom ÖV und dem Veloverkehr.

Agglomeration Bern

Mit Abstand am **höchsten** ist das **Verkehrsaufkommen** in der **Agglomeration Bern** – im Jahr 2019 beläuft es sich auf rund 806'000 MIV-Wege (56 Prozent), 428'000 ÖV-Wege (30 Prozent) und 209'000 Velo-Wege (15 Prozent) pro durchschnittlichen Werktag. Der Anteil des «Aussenverkehrs», also von Wegen mit Quelle oder Ziel ausserhalb der Agglomeration Bern liegt beim MIV bei gut 38 Prozent und beim ÖV bei rund 40 Prozent. **Bis 2040** wird in der **Agglomeration Bern** mit einem **erheblichen Wachstum des Verkehrsaufkommens** gerechnet, wobei das Wachstum **grossmehrheitlich** auf den **ÖV** und den **Veloverkehr** fällt. Der MIV hingegen wächst in geringerem Umfang. Entsprechend fällt der Anteil des MIV am Total der Wege von 56 Prozent im Jahr 2019 auf 52 Prozent im Jahr 2040.

Übrige Agglomerationen

In den **übrigen Agglomerationen dominiert** der **MIV etwas stärker**. Der Anteil der MIV-Wege am Gesamtaufkommen liegt zwischen gut 70 Prozent (Biel/Lyss, Interlaken, Thun) und gut 80 Prozent (Burgdorf, Langenthal). In diesen Agglomerationen wird **bis 2040 ein höheres relatives ÖV- als MIV-Wachstum** erwartet. In absoluten Zahlen fällt das MIV-Wachstum in den Agglomerationen Biel/Lyss, Langenthal und Interlaken allerdings höher aus als das ÖV-Wachstum, während in Burgdorf das absolute MIV- und ÖV-Wachstum sich die Waage halten. Einzig in der Agglomeration Thun übersteigt das absolute ÖV-Wachstum die Zunahme beim MIV deutlich.

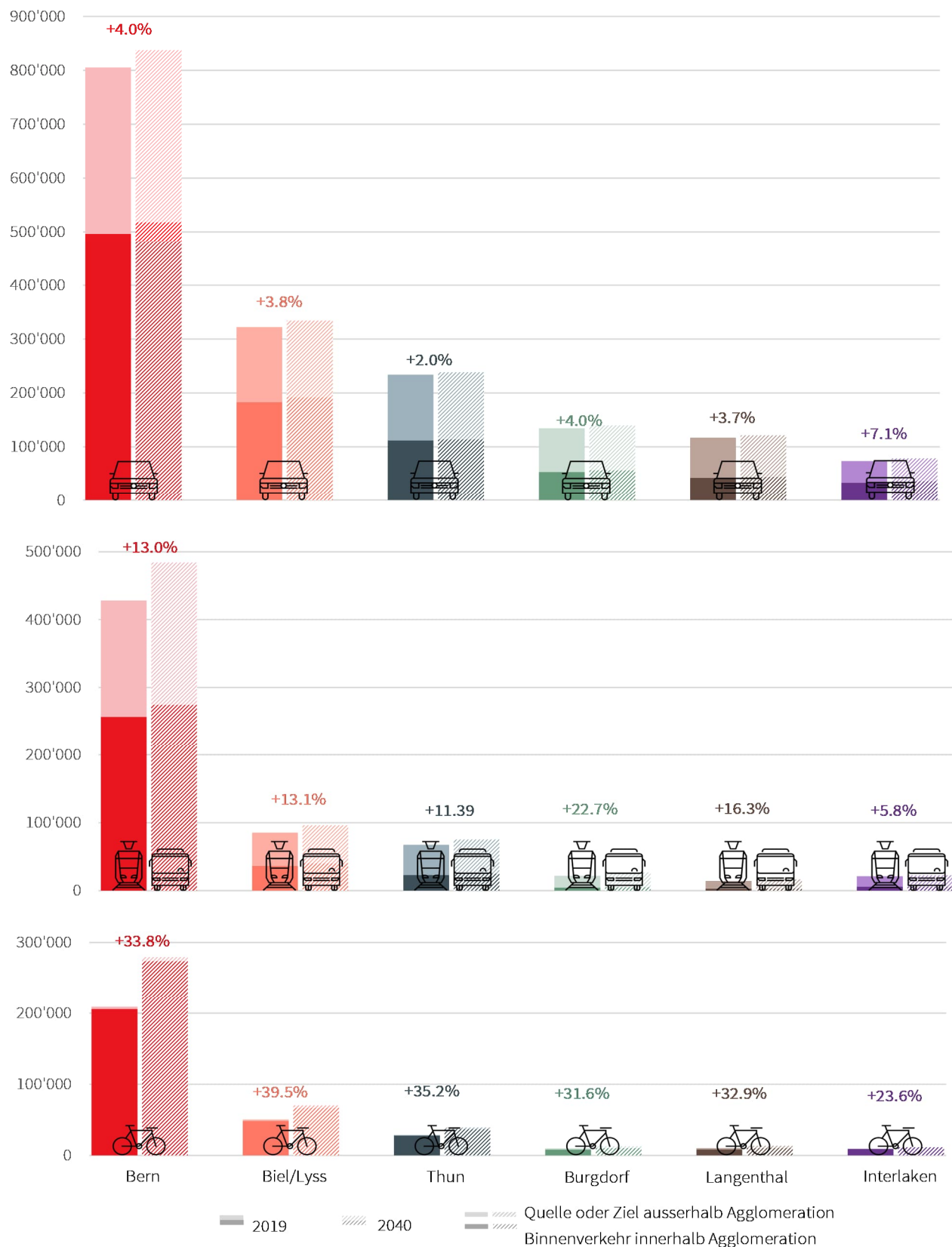
Pendlerströme

Die Betrachtung der Pendlerströme ist von besonderem Interesse, da der Pendlerverkehr in den morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen stark ausgeprägt ist und damit – insbesondere durch die Überlagerung mit dem Freizeit- und Einkaufsverkehr am Abend – eine wesentliche Ursache für Überlastungen und Staus darstellt. Für die Analyse der Pendlerströme wurde eine Auswertung der Strukturhebung des BFS mit Daten für die Jahre 2018 bis 2021 durchgeführt. Damit lassen sich auch Aussagen zum Modal Split (MIV, ÖV, Velo) herleiten – vgl. die Karte und Tabelle auf der übernächsten Seite.

Die Analyse zeigt, dass **zwischen der Agglomeration Bern und den übrigen Berner Agglomerationen hohe Pendlerströme** bestehen, zwischen den übrigen Berner Agglomerationen sind die Pendlerströme dagegen sehr gering. Die Karte fokussiert deshalb auf die Pendlerströme zwischen der Agglomeration Bern und den übrigen Agglomerationen im Kanton.

Verkehrsaufkommen des MIV, ÖV und Veloverkehrs in den Berner Agglomerationen 2019 und Prognose für 2040
(Anzahl Wege) ▼

Quelle: Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern).



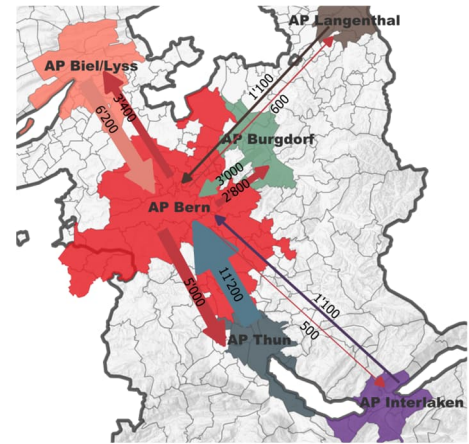
Lesebeispiel: Im Jahr 2019 wurden in der Agglomeration Thun an einem durchschnittlichen Werktag rund 234'000 Wege mit dem MIV zurückgelegt, davon 112'000 Binnenwege und 122'000 Wege mit Quelle oder Ziel ausserhalb der Agglomeration. Bis 2040 wird ein Wachstum von 2% erwartet, was rund 2'000 zusätzlichen Binnenwegen und 3'000 Wegen mit Quelle oder Ziel ausserhalb der Agglomeration Thun entspricht. Das gesamte MIV-Verkehrsaufkommen im Jahr 2040 beläuft sich somit auf rund 239'000 Fahrten.

Zwei grundsätzliche Erkenntnisse lassen sich ableiten (vgl. untenstehende Karte): Erstens hat die **Agglomeration Bern einen weit höheren Zupendler- als Wegpendlerverkehr**. Wie eine vertiefte Analyse zeigt, ist dies insbesondere für den Agglomerationskern der Fall, auf den am meisten Pendelnde zuströmen. Zweitens sind die Zupendler aus der Agglomeration Thun nach Bern mit täglich 11'200 ausserordentlich zahlreich. Das Verhältnis zwischen Zu- und Wegpendlern von zwei zu eins ist ebenfalls hoch und führt, zusammen mit dem Pendlerverkehr aus der Agglomeration Interlaken, im **Aaretal zu sehr hohen** und eher **einseitigen Pendlerströmen**.

Pendlerströme an einem durchschnittlichen Werktag zwischen der Agglomeration Bern und den übrigen Berner Agglomerationen ►

Quelle: Gepoolte Daten
Strukturerhebung 2018-
2021 des BFS.

Wenn das gesamte Pendleraufkommen in der Agglomeration Bern betrachtet wird (vgl. Tabelle unten) ergibt sich folgendes Bild: **Jeden Tag haben gut 240'000 Pendlerinnen und Pendler die Agglomeration Bern als Ziel**. Davon sind 62 Prozent Binnenpendler, 22 Prozent stammen aus dem übrigen Kanton Bern und 16 Prozent von ausserhalb des Kantons. 52 Prozent der Pendlerinnen und Pendler benützen den ÖV, 36 Prozent fahren mit dem MIV und 12 Prozent mit dem Velo.



Pendlerwege mit Ziel in der Agglomeration Bern im Total ►

Quelle: Gepoolte Daten
Strukturerhebung 2018-
2021 des BFS.

	MIV	ÖV	Velo
Binnenpendler Agglomeration Bern	48'300	75'200	27'500
Rest Kanton Bern	26'200	27'300	700
Ausserhalb Kanton Bern	14'000	23'100	300
Total	88'600	125'600	28'600

Ergänzend zur Analyse der Pendlerströme in die Agglomeration Bern ist anzumerken, dass auch zu Agglomerationen ausserhalb des Kantons Bern teilweise starke Pendlerströme auftreten. Dies gilt exemplarisch für die Agglomeration Langenthal, die auch mit Solothurn, Olten und dem Kanton Aargau eng verknüpft ist.

Seit 1990 hat sich die Anzahl Pendlerwege sehr unterschiedlich entwickelt. Wiederum am Beispiel der Agglomeration Bern zeigt sich, dass

- die Anzahl **Binnenpendler** relativ konstant geblieben ist, wobei zur letzten Erhebung 2020 hin eine Abnahme feststellbar ist, die MIV- und ÖV-Anteile jedoch weitgehend konstant geblieben sind,
- der **Pendlerverkehr aus dem übrigen Kanton Bern** sich **verdoppelt** und von **ausserhalb des Kantons** nahezu **verdreifacht** hat.

Diese beiden Trends treffen auch auf die anderen Agglomerationen zu. Es zeigt sich, dass sich mit der besseren Erschliessung und den damit verbundenen schnelleren Verbindungen **Wohn- und Arbeitsorte räumlich weiter entfernen**. Heute wird vermehrt aus der «Hauptstadtregion Schweiz» und auch von weiter entfernten Kernstädten in die Kerngemeinden der Agglomerationen gependelt. Die damit verbundenen und teils sehr **einseitigen Pendlerströme** führen zu **starken Belastungen während den Spitzenzeiten**. Vor diesem Hintergrund liegt ein wesentliches Ziel einer räumlich übergeordneten Abstimmung von Verkehr und Siedlung darin, den zunehmenden Pendlerströmen mit verstärkt einseitigen Lastrichtungen entgegenzuwirken. Eine wichtige Voraussetzung für eine solche Trendwende ist es, an gut erschlossenen zentralen Lagen der anderen Agglomerationen rund um Bern überdurchschnittlich viele neue Arbeitsplätze zu schaffen. Dazu sind weitere gezielte Anstrengungen insbesondere im Rahmen des kantonalen ESP-Programms notwendig.

Kantonale Prioritäten

Das Kapitel «Kantonale Prioritäten» befasst sich mit jenen strategischen Schwerpunkten und Massnahmen der Berner Agglomerationsprogramme, die für die künftige Entwicklung des Kantons von besonderer Bedeutung sind und dementsprechend aus kantonaler Sicht prioritär sind. Der Fokus liegt dabei auf Massnahmen, die im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 5. Generation im A- oder B-Horizont neu eingereicht wurden. Einzelne Massnahmen stammen jedoch auch aus früheren Generationen, weisen einen langen Realisierungshorizont auf (C-Horizont der AP5) oder werden unter der Federführung des Bundes realisiert. Dies unterstreicht die Bestrebungen des Kantons Bern, bereits beschlossene Massnahmen termingerecht umzusetzen sowie eine über die nationale, kantonale, regionale und kommunale Ebene abgestimmte vorausschauende Planung vorzunehmen. Analog zum Kapitel «Kantonale Perspektiven» ist das Kapitel in die Bereiche Siedlung und Verkehr gegliedert.

Kantonale Prioritäten Siedlung

Der Kanton Bern verfolgt das Ziel, dass der Raum aus einer Gesamtsicht nachhaltig und klimaangepasst entwickelt wird. Dabei sollen die Wirtschaft, die Landschaft, die Biodiversität sowie weitere wichtige Themen wie der Klimaschutz oder die Energiewende einbezogen werden. Durch die Entsiegelung von Flächen, die verstärkte Durchgrünung von Siedlungen, die Schaffung von Rückhalte- und Retentionsflächen, die Sicherung von Kaltluftkorridoren und weitere Massnahmen soll die Klimaresilienz der Siedlungen erhöht werden. Die raumplanerische Leitlinie ist die Siedlungsentwicklung nach innen. Bei der Innenentwicklung wird auf eine hohe Siedlungsqualität geachtet, welche die Freiraum- und Aussenraumgestaltung integral miteinbezieht. Zudem wird eine enge Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr angestrebt. Der Kanton Bern definiert dazu die prioritären Entwicklungsgebiete in den Bereichen Wohnen und Arbeiten.

Im Bereich Wohnen bezeichnet der Kanton im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_08) die aus seiner Sicht prioritären Entwicklungsgebiete. Er fördert damit gezielte Umstrukturierungen, Verdichtungen und vereinzelte Siedlungserweiterungen an zentralen, gut erschlossenen Lagen. Ausgangspunkt dazu bilden die RGSK und AP: Gestützt auf die verbindlichen kantonalen Vorgaben werden die Gebiete bezeichnet, die sich aus raumplanerischer Sicht besonders gut für eine Wohnnutzung oder eine gemischte Nutzung Wohnen und Arbeiten eignen und insbesondere über eine gute ÖV-Erschliessung verfügen. Mit der vorliegenden Synthese werden die aus kantonaler Sicht prioritären Gebiete für das Wohnen festgelegt und in der Folge in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

Es handelt sich dabei um bereits eingezonte Gebiete mit grossem Realisierungspotenzial (**Wohnschwerpunkte**) und um bebaute Gebiete mit Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzial (**Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete**). Im kantonalen Richtplan sind bisher 22 solche Entwicklungsgebiete Wohnen festgelegt, auf denen das Bevölkerungswachstum prioritär erfolgen soll. Diese umfassen eine Fläche von insgesamt rund 190 Hektaren. Die Karte auf der übernächsten Seite gibt eine Übersicht zur Verteilung dieser Standorte im Kanton Bern. Neben den bereits im Richtplan festgesetzten Entwicklungsgebieten beinhaltet die Karte die beiden Umstrukturierungsgebiete «IBI-Areal» in Interlaken sowie «Zentrum» in Oberburg. Diese Gebiete werden bei der Richtplananpassung im Jahr 2026 in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

Wohnen



Wohnschwerpunkte
sowie
Umstrukturierungs-
und Verdichtungs-
gebiete

Arbeiten



Die **prioritären Entwicklungsgebiete für das Arbeiten** aus kantonaler Sicht werden über die Bezeichnung der entsprechenden Gebiete im RGSK festgelegt. Die Festsetzung im RGSK ist zudem die Bedingung für die Aufnahme eines neuen ESP Wirtschaft in den kantonalen Richtplan. Den RGSK und AP kommt darüber hinaus im Zusammenhang mit der kantonalen Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB) eine zentrale Rolle zu, da gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt A_05) **Neueinzonungen** praktisch **nur noch in kantonalen ESP** oder in **regionalen Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten** gemäss RGSK erfolgen können – mit Ausnahme untergeordneter Betriebserweiterungen. Mit diesem Vorgehen verfolgt der Kanton Bern das Ziel, **Arbeitsplätze konzentriert an ausgesuchten Standorten anzusiedeln** und die wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig zu gestalten.

Zu diesem Zweck hat der Kanton Bern bereits im Jahr 1989 das Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (**ESP-Programm**) gestartet. Damit werden der Wirtschaft attraktive Flächen bereitgestellt, um Betriebe anzusiedeln und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Eine optimale verkehrliche Erschliessung ist dabei eine wichtige Voraussetzung.

Entwicklungsschwerpunkte und strategische Arbeitszonen



Das ESP-Programm besteht aus **wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP)** und **strategischen Arbeitszonen (SAZ)**. Im Kanton Bern gibt es momentan 20 aktiv bewirtschaftete ESP-Standorte, die im kantonalen Richtplan festgesetzt sind (Massnahmenblatt C_04). Dazu kommen 17 ESP-Standorte, die weitgehend realisiert sind sowie 5 Standorte, die noch nicht festgesetzt sind. Es wird zwischen ESP für Dienstleistungen und ESP für Arbeiten unterschieden. ESP-Dienstleistungen liegen an ÖV-Knoten und sollen Raum für Büroarbeitsplätze, Versorgungseinrichtungen und Freizeitnutzungen bereitstellen. ESP-Arbeiten sind für industrielle und gewerbliche Nutzungen vorgesehen, liegen in der Nähe von Autobahnanschlüssen und verfügen über Erschliessungsmöglichkeiten mit dem öffentlichen Verkehr. Seit 2012 gibt es zudem das Label «ESP Premiumstandort». Premiumstandorte sind ESP die langfristig von höchstem kantonalem Interesse sind. Mit Bern Wankdorf, Bern Ausserholligen, Biel Bözingenfeld und Thun Nord gibt es gegenwärtig vier solcher Standorte.

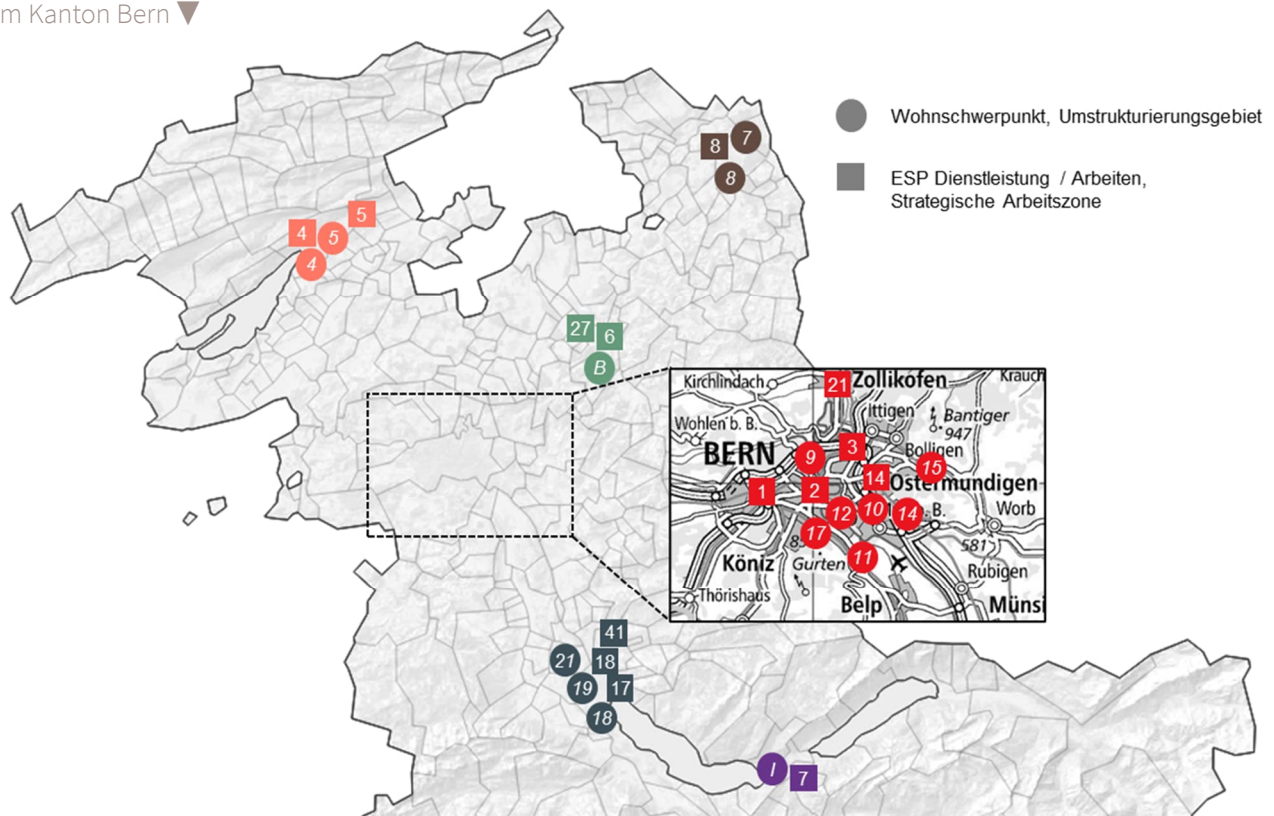
Weiter werden im Kanton Bern seit 1998 als flankierendes Projekt zum Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte zudem **SAZ** ausgeschieden und bewirtschaftet. Ziel ist es, an verschiedenen Standorten **grössere zusammenhängende Flächen** planerisch so bereitzustellen, dass diese **bei Bedarf innerhalb weniger Monate baureif** sind. Erfahrungen zeigen, dass die rasche und unkomplizierte Verfügbarkeit von Grundstücken eine wichtige Voraussetzung für Standortentscheide darstellt.

Die Karte auf der nächsten Seite gibt einen Überblick zu den aktiv bewirtschafteten und im Richtplan festgesetzten wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten sowie den strategischen Arbeitszonen im Kanton Bern.

Verkehrsintensive Vorhaben

Die optimale Lage von **verkehrsintensiven Vorhaben (ViV)** ist für die Abstimmung von Verkehr und Siedlung ebenfalls von grosser Bedeutung. Es handelt sich um Vorhaben mit einem Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 2'000 und mehr Fahrten pro Tag (DTV). Solche Standorte müssen gemäss kantonalem Richtplan **möglichst zentral liegen und optimal erschlossen** sein und deren **Dimensionierung** muss auf die **Umweltziele** sowie die **Kapazität des Verkehrssystems abgestimmt** sein. Voraussetzung für die Bewilligung neuer ViV ist eine Standortfestsetzung im kantonalen Richtplan bei Vorhaben von über 5'000 Fahrten pro Tag oder im RGSK bei Vorhaben zwischen 2'000 und 5'000 Fahrten pro Tag.

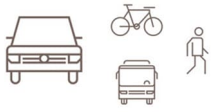
Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen, wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte und strategische Arbeitszonen im Kanton Bern ▼



AP-Perimeter	Nr. (Richtplan)	Standort	Typ
AP Bern	1	Bern Ausserholligen	Premium-ESP
	2	Bern Bahnhof	ESP Dienstleistung
	3	Bern Wankdorf	Premium-ESP
	9	Bern Viererfeld	Schwerpunkt Wohnen
	10	Bern / Muri Saali-Melchenbühlweg	Schwerpunkt Wohnen
	11	Kehrsatz, Bahnhofmatte	Schwerpunkt Wohnen / gemischt
	12	Gaswerkareal	Umstrukturierungsgebiet
	14	Muri Lischenmoos	Umstrukturierungsgebiet
	14	Ostermundigen Bahnhof	ESP Dienstleistung
	15	Stettlen Bernapark	Umstrukturierungsgebiet
	17	Bern / Köniz Entwicklungsgebiet Morillon-Kleinwabern mit verschiedenen Teilgebieten	Schwerpunkte Wohnen
	21	Zollikofen / Münchenbuchsee	ESP Dienstleistung
AP Biel/Lyss	4	Biel / Nidau Gwertmatte	Schwerpunkt Wohnen
	4	Biel / Bienne Masterplan	ESP Dienstleistung
	5	Biel Innenstadtentwicklung mit verschiedenen Teilgebieten	Schwerpunkte Wohnen / Umstrukturierungsgebiete
AP Thun	5	Biel Bözingenfeld	Premium-ESP
	17	Thun Bahnhof	ESP Dienstleistung
	18	Thun Siegenthalergut	Schwerpunkt Wohnen
	18	Thun Nord	Premium-ESP
	19	Thun Bahnhof West / Güterbahnhof	Umstrukturierungsgebiet
AP Interlaken	21	Heimberg Gesamtentwicklung Bahnhof	Umstrukturierungsgebiet
	41	Steffisburg Bahnhof	ESP
AP Interlaken	7	Interlaken Flugplatz	ESP / SAZ
	/	Interlaken IBI-Areal	Umstrukturierungsgebiet
AP Burgdorf	6	Burgdorf Bahnhof	ESP Dienstleistung
	27	Burgdorf Buchmatt	ESP Arbeiten
AP Langenthal	B	Oberburg Zentrum	Umstrukturierungsgebiet
	7	Langenthal Hopferenfeld	Schwerpunkt Wohnen
	8	Langenthal Porzi-Areal	Umstrukturierungsgebiet
	8	Langenthal Bahnhof	ESP Dienstleistung

Kantonale Prioritäten Verkehr

Strasse



Wie im Kapitel zum Berner Ansatz erläutert, bildet die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons die Grundlage der langfristigen Verkehrsplanung.

Gestützt auf den kantonalen Richtplan, welcher die strategischen Vorgaben zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung enthält, plant der Kanton die Kantonsstrassen mit dem **Strassennetzplan (SNP)**. Der SNP zeigt die Nationalstrassen und legt die Kantonsstrassen fest. Er bezeichnet die strategischen Massnahmen auf den Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen und beziffert den ungefähren Finanzbedarf. Der Strassennetzplan wurde zuletzt 2021 überarbeitet und wird im Jahr 2025 angepasst.

Ziel des SNP ist es, die Veränderungen des Strassennetzes von strategischer Bedeutung festzulegen und die Strassenplanung mit den übrigen verkehrsrelevanten Planungen abzustimmen. Grosse Priorität hat die Erhaltung und angemessene Entwicklung der Strasseninfrastruktur. Insbesondere müssen die vorhandenen Strassen erneuert und teilweise umgestaltet werden, damit sie den zukünftigen Anforderungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs gerecht werden können.

Übereinstimmend mit den Agglomerationsprogrammen werden in den Perimetern der jeweiligen AP folgende **Prioritäten** im Bereich des motorisierten Individualverkehrs gesetzt:

- Im Perimeter des **AP Bern** ist die Umgestaltung des Nationalstrassen-Anschlusses Wankdorf geplant. Durch das Projekt sollen nicht nur der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit verbessert werden, sondern auch massgebliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt werden. Darüber hinaus werden neue Rückstauräume geschaffen, um den Verkehr besser dosieren zu können. Weiter ist frühestens ab 2034 die Realisierung des Bypass Bern Ost geplant. Das Projekt sieht vor, die Nationalstrasse A6 zwischen Muri bei Bern und Bern Wankdorf in einem 4.5 Kilometer langen Umfahrungstunnel zu verlegen. Die Verlegung ermöglicht eine «Stadtrepatur» im Osten Berns, da der Rückbau des Autobahntrassees zu einer Stadtstrasse die zerschneidende Wirkung der Nationalstrasse aufhebt und bedeutende Möglichkeiten für die Siedlungsentwicklung schafft. Darüber hinaus erhöht das Projekt die Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt deutlich.

Bei den Kantons- und wichtigen Gemeindestrassen liegt der Schwerpunkt auf der verträglichen Gestaltung für alle Verkehrsmittel. Fuss- und Veloverkehr erhalten mehr Raum und die Verkehrssicherheit wird erhöht. So ist die Umgestaltung diverser Ortsdurchfahrten geplant. Insbesondere die Umgestaltung des innerörtlichen Verkehrsnetzes in Kehrsatz sowie die Sanierung der Worbstrasse und des Knotens Melchenbühl in Muri b. Bern sind für die geplante Siedlungsentwicklung von hoher Bedeutung. Schliesslich sind auch in der Stadt Bern diverse Massnahmen zur Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit geplant. Dazu gehören zum Beispiel die Sanierung der Weissensteinstrasse vom Fischermätteli bis zur Pestalozzistrasse, das Programm Tempo-30 und die Schaffung von weiteren Begegnungszonen.

- Im Perimeter des **AP Biel/Lyss** sind Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der -verträglichkeit und der Aufenthaltsqualität geplant. In Biel werden der Bahnhofplatz und die Bahnhofstrasse neu gestaltet. In Biel und Nidau ist die Umgestaltung von städtischen Hauptachsen geplant. In Lyss soll der Viehmarktplatz und in Brugg die Erlenstrasse mit Einführung von Tempo-30 und Mittelzone neugestaltet werden. Die Massnahme in Brugg erfolgt aufgrund des Neubaus des Regionalspitals.

Schliesslich werden nach der Abschreibung des Ausführungsprojektes für die A5 Westumfahrung Biel alternative Lösungsansätze für die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs untersucht. Dazu befindet sich die Gesamtmobilitätsstudie

Biel/Bienne West in Bearbeitung. Die Ergebnisse sollen in das AP6 einfließen. Unabhängig davon wird mit dem Konzept «Rue de Caractères» die Verträglichkeit auf der Achse zwischen dem Autobahnanschluss Bruggmoos und der Seedorstadt erhöht, die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr verbessert sowie eine klimaangepasste Strassenraumgestaltung umgesetzt. Prioritär erfolgt die Umsetzung auf dem Abschnitt Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Kellenstrasse. Die weiteren Abschnitte folgen schrittweise.

- Im Perimeter des **AP Thun** liegt der Schwerpunkt auf der Umsetzung von verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten. Insbesondere in der Stadt Thun und in Spiez soll der Verkehr dadurch verträglicher und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver werden. In Thun sollen die Massnahmen darüber hinaus den Engpässen in der Innenstadt entgegenwirken und die Fahrplanstabilität des ÖV verbessern. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf den Massnahmen im Zusammenhang zu den ESP Thun Nord und Thun Bahnhof.
- Im Perimeter des **AP Interlaken** ist die Umgestaltung der langen Ortsdurchfahrt Ringgenberg zwischen der Gewerbezone Goldswil und dem Ortskern von Ringgenberg geplant. Durch die Umgestaltung wird die Verträglichkeit erhöht, die Trennwirkung der Strasse reduziert und das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr verbessert.
- Im Perimeter des **AP Burgdorf** ist die Realisierung des Gesamtprojekts «Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle» geplant. Dessen Umsetzung ist jedoch aufgrund von Beschwerden gegen den Strassenplanerlass blockiert. Weiter erhöhen die Verkehrssanierung in Burgdorf zwischen Schloss und Spital sowie die Sanierung der Ortsdurchfahrt Rohrmoos in Oberburg die Verkehrssicherheit, -qualität und Siedlungsverträglichkeit.
- Im Perimeter des **AP Langenthal** ist die Umgestaltung des Abschnitts Spitalgasse – Dästerplatz in Langenthal sowie bauliche Massnahmen in Aarwangen und Thunstetten zur Einführung von Tempo-30 geplant. Die beiden letzteren Massnahmen sind dabei nicht nur generell für die Verkehrssicherheit relevant, sondern erhöhen insbesondere auch die Schulwegsicherheit. In Aarwangen ist die Realisierung des Gesamtprojekts «Verkehrssanierung Aarwangen» vorgesehen. Dessen Umsetzung ist jedoch aufgrund von Beschwerden gegen den Strassenplanerlass blockiert. Das Projekt verbessert den Verkehrsfluss im Dorf deutlich und entlastet den Ortsverkehr vom Durchgangsverkehr.

Damit im Kanton Bern der Strassenverkehr möglichst flüssig und siedlungsverträglich abgewickelt werden kann, spielen Elemente der nachfrageorientierten Mobilität verstärkt eine wichtige Rolle. Die Lenkung und Dosierung des Strassenverkehrs ist insbesondere in den Gebieten von hoher Bedeutung, die ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen und aufgrund dessen auch die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs beeinträchtigt wird. Dementsprechend nimmt die Anzahl von intelligenten Verkehrsmanagementsystemen (VM) in den Agglomerationen des Kantons Bern laufend zu. Auch im Rahmen der AP5 ist die Inbetriebnahme von weiteren Systemen angedacht. So soll das VM Thun wesentlich ausgedehnt werden und massgeblich zur Verflüssigung des Verkehrs beitragen und insbesondere auch einen zuverlässigen Betrieb der zahlreichen Buslinien sicherstellen. Auch in Belp und in verschiedenen Zonen der Agglomeration Biel/Lyss ist die Inbetriebnahme von VM geplant.

Darüber hinaus hat der Kanton Bern im Jahr 2023 die Initiative ergriffen und die Zusammenarbeit im Bereich Mobilitätsmanagement zwischen den kantonalen Fachstellen, den Regionen und Gemeinden intensiviert. Dabei steht eine durch den Kanton koordinierte überregionale Planung von weiteren Massnahmen wie Parkraumbewirtschaftung und -steuerung, Beratungsangebote, Kampagnen sowie alternative Mobilitätsformen wie Car- und Bike-Sharing im Vordergrund.

Nachfrageorientierte Mobilität



Velo



Der Kanton Bern plant die **Velowege** mit kantonaler Netzfunktion im Sachplan Velowegnetz (SVN). Der SVN 2025 wurde bereits auf Basis des Veloweggesetzes erarbeitet. Die Förderung des Veloverkehrs stellt im Kanton Bern seit längerem eine kantonale Priorität dar. Dies deckt sich ebenfalls mit den Prioritäten des Bundes, der im Rahmen der Verkehrsspektiven 2050 von einer deutlichen Zunahme des Veloverkehrs ausgeht und diesen mit der Roadmap Velo und gestützt auf das Veloweggesetz aktiv fördert.

Um die ambitionierten Ziele im Veloverkehr zu erreichen, hat sich der Kanton bereits im Jahr 2023 mit den Regionen auf einen koordinierten Prozess zur Velowegnetzplanung im Kanton Bern verständigt und den gemeinsamen Austausch intensiviert. Im Rahmen des gemeinsamen Prozesses entwickeln die Regionen mit ihren Gemeinden die regionalen Velowegnetzpläne (RVNP). In Anlehnung an die vom Bund empfohlene Netzhierarchie im Veloalltagsnetz werden dabei Velobahnen, Velohaupt- und Velonebenverbindungen unterschieden. Die RVNP bilden damit zukünftig die gut abgestimmte Grundlage für den kantonalen Sachplan Velowegnetz (SVN) und für die kommunalen Velowegnetzpläne (KVNP), in welchen Kanton und Gemeinden ihre Velowegnetze gemäss Veloweggesetz behördenverbindlich festlegen. Damit ist eine nachhaltige Entwicklung des Velowegnetzes sichergestellt.

Auf Basis der behördenverbindlichen Velowegnetzpläne von Kanton und Gemeinden werden Massnahmen entwickelt und den RGSK zugeführt. Über die AP findet eine zeitliche Priorisierung statt. In den AP5 konnten zahlreiche umsetzungsreife Massnahmen aufgenommen werden:

- Im Perimeter des **AP Bern** ist die Realisierung der Velobahnen Wichtrach – Münsingen – Belp und Untere Zollgasse (Ostermundigen) geplant. Zudem sollen mehrere Netzlücken, zum Beispiel in Belp, geschlossen werden. Darüber hinaus werden anstehende Strassensanierungen genutzt, um die Situation für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Dies ist zum Beispiel in Köniz bei der Sanierung der Freiburgstrasse sowie in Bern bei der Aufwertung der Sandrainstrasse der Fall.
- Im Perimeter des **AP Biel/Lyss** liegt der Schwerpunkt auf Velowegen von den Agglomerationsachsen ins Zentrum. Dies betrifft die Velobahnen Ipsach – Nidau – Biel und Lyss – Biel inklusive einer neuen Verbindung über den Nidau-Büren-Kanal. Neue Velohauptverbindungen sind zwischen Evilard und Biel, Bellmund und Nidau sowie La Neuveville und Ligerz vorgesehen. Neue Fuss- und Velowege verbessern die Erreichbarkeit des neuen Regionalspitals und des ESP Bözingenfelds.
- Im Perimeter des **AP Thun** sind diverse Massnahmen in Zusammenhang mit den geplanten Siedlungsentwicklungen in den ESP Thun Nord und Thun Bahnhof geplant. Darüber hinaus soll die Qualität von bestehenden Velohauptverbindungen verbessert werden. In diesem Zusammenhang werden durchgehende Radstreifen zwischen der Buchholzstrasse und der General-Wille-Strasse erstellt, Lichtsignalanlagen auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs angepasst und der Unfallschwerpunkt beim Knoten Länggasse saniert.
- Im Perimeter des **AP Interlaken** sind neue direkte Velohauptverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr geplant. Dazu gehören der Neubau eines Veloweges zwischen Leissigen und Interlaken West abseits der für Velofahrende unattraktiven Nationalstrasse A8, die Schaffung einer neuen Verbindung zwischen der Seestrasse und Neuhaus in Unterseen oder, in Zusammenarbeit mit dem ASTRA, die Erstellung einer neuen Fuss- und Velobrücke über die Nationalstrasse A8.
- Im Perimeter des **AP Burgdorf** ist die Realisierung einer Velohauptverbindung zwischen Oberburg und Hasle b. B. geplant, welcher eine bedeutende Netzlücke im Velowegnetz beseitigt und eine Alternative zur vielbefahrenen Kantonsstrasse darstellt. Weiter befindet sich die Umsetzung der Velobahn Burgdorf – Hindelbank in Planung, welche eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr zwischen Burgdorf und Bern mit sich bringen wird.

- Im Perimeter des **AP Langenthal** ist die Verlängerung der Radstreifen zwischen Kreisel Hard und Bahnübergang «asm» geplant, wodurch sich die Verkehrssicherheit für Velofahrende auf dem Veloweg Thunstetten – Langenthal Nord – Roggwil deutlich verbessert. Weiter ist der Neubau eines Radweges zwischen Roggwil und St. Urban geplant und mit der Velobahn Eisenbahnstrasse-Dennliweg wird das Velofahren Richtung Lotzwil/Huttwil attraktiver. Schliesslich wird die Netzlücke der Bäreggstrasse und dem Bahnhofplatz Nord geschlossen, wodurch die Erreichbarkeit des Bahnhofs Langenthal für den Veloverkehr verbessert wird.

Der **Fussverkehr** weist eine hohe Bedeutung in der täglichen Mobilität der Berner Bevölkerung auf. Der Kanton Bern fördert den Fussverkehr einerseits durch die **Bereitstellung einer geeigneten, möglichst direkt verlaufenden Infrastruktur**. Die Direktheit der Verbindungen spielt insbesondere bei der Erschliessung von Stationen des öffentlichen Verkehrs eine wichtige Rolle. Zudem werden bei der Schaffung von neuen Fusswegen vielerorts Synergien mit dem Veloverkehr genutzt. So bringen verschiedene Massnahmen, die bereits beim Veloverkehr genannt wurden, auch klare Verbesserungen für den Fussverkehr mit sich. Als Beispiel kann hier die neue Fuss- und Velobrücke über die A8 in Interlaken genannt werden.

Andererseits fördert der Kanton Bern den Fussverkehr durch die Aufwertung des öffentlichen Raums und die damit verbundene **Verbesserung der Aufenthaltsqualität**. Dies geschieht oftmals in Zusammenhang mit Sanierungen von Ortsdurchfahrten bzw. der Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten sowie der Schaffung neuer Begegnungszonen. Ein wichtiges Beispiel dafür ist die Umgestaltung des Bären- und Waisenhausplatzes sowie der Hodlerstrasse in Bern, bei der nicht nur die Aufenthaltsqualität verbessert, sondern auch die Verkehrssicherheit durch die Bereinigung der Verkehrsführung von Fuss-, Velo- und Anlieferverkehr erhöht werden soll. Dasselbe gilt für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und der angrenzenden Strassen in Biel.

Ein weiterer Fokus des Kantons Bern liegt auf der Förderung der **kombinierten Mobilität**. Ein wichtiges Element stellen dabei intermodale **Verkehrsdrehscheiben (VDS)** dar, welche im Rahmen des Programms Verkehrsdrehscheiben ebenfalls durch den Bund thematisiert und gefördert wurden. Der Kanton Bern und dessen Regionen haben sich in den letzten Jahren intensiv mit diesem Thema befasst. Dabei verfolgt der Kanton einen dezentralen Ansatz, um attraktive Umsteigeorte möglichst nahe am Startpunkt einer Reise bereitzustellen. Um das gemeinsame Verständnis unter den zahlreichen involvierten Parteien zu fördern, hat der Kanton Bern im Jahr 2022 ein Merkblatt erarbeitet, welches die strategischen Grundsätze und die Aufgabenteilung vorgibt.

Im Rahmen der Erarbeitung der AP5 wurden umfassende konzeptionelle Grundlagen geschaffen, die die weitere Entwicklung in diesem Bereich aufzeigen. Daraus konnten bereits verschiedene Massnahmen abgeleitet werden, die in die AP5 eingeflossen sind. So ist die Schaffung bzw. der Ausbau verschiedener Verkehrsdrehscheiben vorgesehen. Als Beispiele können die Verkehrsdrehscheiben Europaplatz (Bern), Niederwangen und Belp genannt werden. Ebenso tragen die Neugestaltungen der Bahnhofplätze in Biel, Lyss, Thun und Hasle b. B. zu einer deutlichen Verbesserung der Funktionalität dieser Verkehrsdrehscheiben bei. Schliesslich ergeben sich wesentliche Verbesserungen durch den bereits laufenden Bahnhofumbau in Langenthal, welcher die Erreichbarkeit des Bahnhofs und der umliegenden Gebiete im ESP Langenthal sowie den Umsteige komfort massgeblich erhöht.

Wie die verschiedenen Massnahmen der AP5 zeigen und wie es auch die 4V-Strategie vorsieht, liegt eine kantonale Priorität darin, den Verkehr möglichst verträglich zu gestalten. Um dieses Ziel zu erreichen, verfügt der Kanton über weitere Instrumente, mit denen die **Verträglichkeit des Strassenverkehrs** verbessert wird:

Fussverkehr



Kombinierte Mobilität



Verträglichkeit Strassenverkehr

Kantonale Standards
für Sanierungen

- Bei **Neubau, Sanierung und Umgestaltung** von Kantonsstrassen werden **kantonale Standards** für eine gesamtheitliche Beurteilung von Ist-Zustand und Projektwirkung verwendet. Die Standards berücksichtigen alle Verkehrsarten gleichberechtigt und stellen die Verkehrssicherheit, die Integration in die Siedlungsstrukturen und den Umweltschutz sicher. Sie werden sinngemäss auch für Gemeindestrassen angewendet.

Unfallschwerpunkte
und -häufungsstellen

- Der Kanton verfügt über ein flächendeckendes **Black Spot Management** für alle **Unfallschwerpunkte** auf National-, Kantons- und Gemeindestrassen, welches die Regionen in ihre RGSK und AP integriert und in die Massnahmenentwicklung und -priorisierung einbezogen haben. Darüber hinaus werden im Kanton Bern ebenfalls **Unfallhäufungsstellen** – also Unfälle mit Sachschäden – im Black Spot Management berücksichtigt, womit sich ein umfassendes Bild zum Unfallgeschehen ergibt. Die Strasseneigentümer beheben die Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen entweder mit ohnehin anstehenden Projekten oder im Rahmen des Black Spot Managements mit betrieblichen Massnahmen.

Hindernisfreiheit

- Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz sind **ÖV-Haltestellen hindernisfrei** auszugestalten. Soweit Bushaltestellen nicht im Rahmen ohnehin nötiger Strassen-sanierungen umgestaltet werden können, erfolgt die Sanierung ausserhalb der AP nach klar festgelegten Kriterien. Diese stellen sicher, dass zunächst prioritäre Halte-kannten saniert und die verfügbaren Mittel verhältnismässig eingesetzt werden.

Lärmschutz

- Zur **Verringerung der Strassenlärmbelastung** an Kantonsstrassen setzt der Kanton Bern verstärkt auf quellenseitige Massnahmen wie dem Einbau von lärmarmen Strassenbelägen und Senkungen der Höchstgeschwindigkeit.

Güterverkehr und Logistik

Das verkehrsträgerübergreifende Güterverkehrs- und Logistikkonzept für den Kanton Bern wurde vom Regierungsrat im Mai 2021 beschlossen. Die effiziente Güterversorgung soll langfristig sichergestellt und die benötigten Logistikflächen unter Berücksichtigung der verschiedenen räumlichen, ökologischen und verkehrlichen Bedürfnisse gesichert werden. In diesem Zusammenhang hat der Kanton Bern die Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik ins Leben gerufen. Darüber hinaus wurde das Thema ebenfalls im kantonalen Richtplan verankert. In den entsprechenden Massnahmenblätter wurden einerseits Gunstlagen und elf Vorranggebiete für Logistikknutzungen festgelegt, andererseits werden Standorte von Güterbahnhöfen und Verladeanlagen raumplanerisch gesichert.

Öffentlicher Verkehr

Bei der Entwicklung des **ÖV-Angebots** sind im Kanton Bern alle Staatsebenen eingebunden. Die Grundlage beim Orts- und Regionalverkehr bilden dabei die Planungen der Regionen, insbesondere die regionalen Angebotskonzepte für den öffentlichen Verkehr, die auch die Anliegen der Gemeinden berücksichtigen. Diese sind die Grundlage der kantonalen Angebotsbeschlüsse und fliessen in die längerfristigen Planungen des Kantons ein.

Bahn



Bei der Weiterentwicklung des nationalen und regionalen **Bahnnetzes** liegt die Federführung beim Bund. Die Kantone bringen ihre Anträge zum Regionalverkehr im Rahmen der Ausbauschritte des **strategischen Entwicklungsprogramms (STEP Schiene)** beim Bund ein. Die Eingaben zur Bahnentwicklung formuliert der Kanton Bern in Abstimmung mit den Regionen, die auch für die Erarbeitung der RGSK und AP zuständig sind. Durch diese enge Zusammenarbeit wird sichergestellt, dass die Entwicklung des Schienenverkehrs optimal auf die Inhalte der AP abgestimmt ist.

Taktverdichtungen
und Kapazitäts-
erhöhungen

Im ÖV werden in den kommenden Jahren und bis ca. 2040 diverse Massnahmen der STEP Schiene **Ausbauschritte 2025 und 2035** umgesetzt, die ihren Niederschlag in den AP gefunden haben. Das Angebot im Regionalverkehr soll in den kommenden Jahren durch **Taktverdichtungen und Kapazitätserhöhungen** deutlich verbessert werden. Dies bedingt zahlreiche Infrastrukturanpassungen im Perimeter des **AP Bern:**

- Entflechtungen in Holligen, Wankdorf Süd-Ostermundigen und Gümligen Süd

- Wendegleise in Bern Brünnen und Münsingen
- Doppelspurausbau Vidmarhalle – Liebefeld – Köniz

Diese **Infrastrukturadaptierungen ermöglichen** im Zeithorizont 2040 einen **Viertelstundentakt** im inneren Perimeter der S-Bahn Bern sowie auf den Städteverbindungen Bern – Thun – Spiez, Bern – Burgdorf und Bern – Freiburg.

Die geplanten ÖV-Angebotsausbauten bedingen die **Sicherung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern**. Im Rahmen des Projektes **«Zukunft Bahnhof Bern»** werden bis 2029 neue Zugänge und ein neuer Tiefbahnhof für den RBS erstellt. Abgestimmt darauf will die Stadt Bern den Verkehr im Bahnhofumfeld neu organisieren und gestalten.

Zukunft Bahnhof Bern

Weiter werden mit dem Ausbauschnitt 2035 **neue S-Bahn-Haltestellen** realisiert:

- Im Perimeter des **AP Bern** die Haltestelle **Kleinwabern**. Zusammen mit der Verlängerung der Tramlinie 9 bis Kleinwabern und einer optimierten Busanbindung entsteht hier ein attraktiver ÖV-Knoten. Das Projekt ist eingebettet in das Arealentwicklungsgebiet Balsigergut, in dem ein bestens erschlossenes Wohn- und Arbeitsgebiet mit Sport- und Freizeitanlagen entstehen soll.
- Im Perimeter des **AP Thun** die Haltestelle **Thun Nord**, über die der Premium-ESP Thun Nord optimal erschlossen wird. Zusätzlich zum vorgesehenen Bahnangebot auf der Aaretallinie und wenn möglich auch auf der Gürbetalinie soll der strassengebundene ÖV durch den ESP geführt und mit dem Bahnangebot verknüpft werden.
- Ebenfalls im Perimeter des **AP Bern** wird eine Haltestelle zwar nicht neu geschaffen, aber verschoben: Im Rahmen der Entflechtung Holligen wird die Haltestelle **Stöckacker** in Richtung Osten verlegt und als neue S-Bahn-Haltestelle **Europaplatz Nord** in die Verkehrsdrehscheibe Europaplatz integriert. Dies ermöglicht eine bessere Erschliessung des Premium-ESP Ausserholligen und gute Umsteigeverbindungen zu den bestehenden S-Bahn- sowie Bus- und Tram-Haltestellen am Europaplatz.

Neue S-Bahn-Haltestellen Kleinwabern und Thun Nord

Verschiebung Haltestelle Stöckacker

Mit den Infrastrukturvorhaben werden bestehende **Verkehrsdrehscheiben besser an das S-Bahnnetz angebunden** oder neue geschaffen.

Die Weiterentwicklung der Berner S-Bahn über die beschriebenen Ausbauten hinaus ist Gegenstand des Konzeptes **«S-Bahn Bern 2040»**. Dieses wurde 2022 finalisiert und beinhaltet die konzeptionellen Grundsätze für die Weiterentwicklung der S-Bahn. Zudem dient es als Grundlage für die kantonale Eingabe in den nächsten STEP-Ausbau Schritt. Das **Angebot je Korridor soll durch beschleunigte S-Bahnprodukte auf** die räumliche Entwicklung und die **Räume mit hohem Potenzial ausgerichtet** werden – mit einem Viertelstundentakt für Städte, urbane Kerngebiete und Zentren. Dies ermöglicht, jene Ortschaften attraktiv zu erschliessen, die siedlungstechnisch gestärkt werden sollen und durch ihr grosses Potenzial den ÖV-Anteil erhöhen können.

Konzept S-Bahn Bern 2040

Derzeit gibt es **nur im Perimeter** des **AP Bern ein Tramnetz** und auch nur dort werden in den kommenden Jahren Tramprojekte realisiert. Es sind dies:

- **Tram Bern – Ostermundigen** mit dem Bau einer neuen Tramlinie und einer deutlich verbesserten Anbindung an die Verkehrsdrehscheibe Ostermundigen. Die Vorarbeiten für die Realisierung des Projektes aus dem AP1 sind bereits gestartet. Die Inbetriebnahme der neuen Tramlinie erfolgt voraussichtlich im Jahr 2032.
- **Tramverlängerung Kleinwabern** mit Sanierung der Seftigenstrasse und einer Verbesserung der Verkehrssituation insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Das aus dem AP3 stammende Projekt geht ab 2026 in die Realisierungsphase.
- **Verschiebung Haltestelle Guisanplatz** mit Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und einer Fahrzeitverkürzung auf der Tramlinie 9. Die Umsetzung der Massnahme aus dem AP4 ist ab 2026 geplant.

Tram



- **Doppelspurausbau Gümligen Melchenbühl** mit einer Taktverdichtung der Tramlinie 6 zwischen Bern und Gümligen Siloah auf einen 7.5-Minuten-Takt. Durch die Taktverbindung können die Umsteigeverhältnisse bei der Verkehrsdrehscheibe Gümligen zwischen S-Bahn, Tram und Bus verbessert und die Kapazitäten bedarfsgerechter gestaltet werden. Die Taktverdichtung ist auf Mitte der 2030er-Jahre geplant.

Darüber hinaus konnte 2023 die Erweiterung des Tramdepots Bolligenstrasse abgeschlossen werden. Diese wurde aufgrund der Aufstockung der Berner Tramflotte nötig. Die Weiterentwicklung des Tramnetzes wird mit verschiedenen noch laufenden Studien geklärt. Dazu gehören insbesondere die Frage nach einer zweiten Tramachse, die Weiterentwicklung des Tramnetzes und die Realisierung eines neuen Tramdepots im Westen von Bern. Darauf aufbauende Massnahmen sind für das AP 6 vorgesehen.

Bus



Auch beim Busangebot im Kanton Bern sind wichtige Verbesserungen und Kapazitätserweiterungen geplant:

- **AP Bern:** Die Kapazität der Linie 12 Bern Bahnhof – Holligen soll durch die Umstellung auf Doppelgelenkbusse und die Einführung von HVZ-Verdichtungskursen erhöht werden. Zusätzlich wird die Linie bis zum Europaplatz verlängert. Diese Massnahme wie auch Angebotsverbesserungen auf der Linie 101 Bern – Hinterkappelen dienen einer besseren Erschliessung des Inselspitals. Darüber hinaus sollen die Haltestellen «Innere Enge» und «Äussere Enge» verlegt werden. Die Anpassungen erfolgen aufgrund der geplanten Siedlungsentwicklung auf dem Vierer- und Mittelfeld. Schliesslich wird die Buslinie 38 zwischen Schönbühl und Mattstetten neu bis Münchenbuchsee verlängert. Durch die Verlängerung lässt sich eine Lücke im lokalen ÖV schliessen und es entsteht eine attraktive Tangentialverbindung zwischen mehreren Gemeinden im Norden Berns.
- **AP Biel/Lyss:** Um die Erreichbarkeit des ESP Bözingenfeld und allgemein die Angebotsqualität zu verbessern, sind zwei neue Buslinien geplant: einerseits die Linie 7 zwischen Bahnhof und Bözingenfeld und andererseits die Schnellbuslinie 10 zwischen Bahnhof, Bözingenfeld und Pieterlen. Auch die Arbeitsschwerpunkte Lyss Nord und Studengrien sollen mit der neuen Buslinie Studen – Busswil – Lyss besser erschlossen werden. In Nidau ist die Erweiterung des Busnetzes mit neuen Haltestellen zur Erschliessung des Aalmattenquartiers geplant. Schliesslich wird auf den Agglomerationsachsen die Angebotsqualität mit höheren Taktichten verbessert.
- **AP Thun:** In der Agglomeration Thun sind diverse Anpassungen an bestehenden Bushaltestellen in Zusammenhang zu den Siedlungsentwicklungen der ESP Thun Bahnhof und Thun Nord geplant. Dazu gehören die Anbindung des ESP Thun Nord an diverse Buslinien, insbesondere an eine neue Tangentiallinie zwischen Steffisburg und Thun Süd (abgestimmt auf die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Thun Nord), der Ausbau der Bushaltestelle Postbrücke zur Busdrehscheibe sowie die Neuorganisation des Bushofs beim Bahnhof Thun. Darüber hinaus soll die Erschliessungsqualität am rechten Thunerseeufer verbessert werden. Geplant ist die Schaffung einer neuen Hangbuslinie zwischen Oberhofen und Thun. Die Massnahme ist Teil der in einer Verkehrsstudie ermittelten Bestvariante für die langfristige Erschliessung des Gebiets.

Elektrifizierung von Buslinien

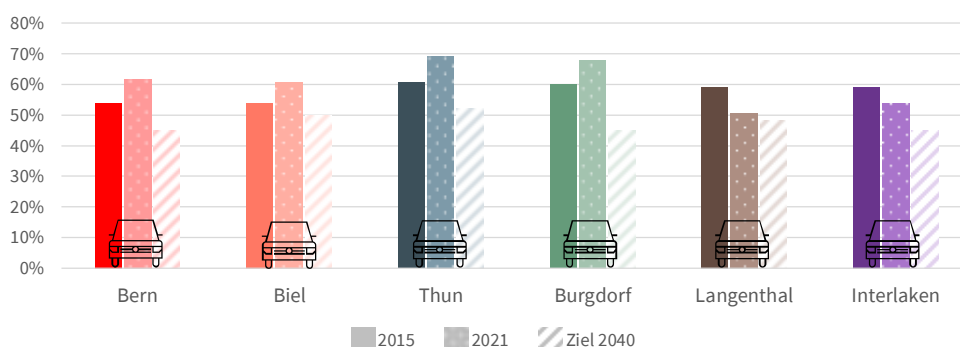
Ausserdem sind im Rahmen der AP5 finanzielle Unterstützungsmassnahmen für die mittelfristige **Elektrifizierung aller Buslinien** in den Agglomerationen Bern, Biel/Lyss, Thun, Burgdorf und Langenthal vorgesehen. In der Agglomeration Interlaken werden sämtliche Ortsbuslinien bereits 2025 elektrifiziert. Die Finanzierung der neuen Busse sowie der benötigten Ladeinfrastrukturen erfolgt in Eigenleistung. Gemäss dem vom Regierungsrat genehmigten Bericht «Energiesstrategie 2006: Bericht zum Stand der Umsetzung und zur Wirkung der Massnahmen 2020 – 2023 sowie neue Massnahmen 2024 – 2027» sollen ab 2030 nur noch Busse mit CO₂-armen Antrieben beschafft werden und der ÖV bis 2045 vollständig auf erneuerbare Antriebstechnologien umgestellt werden.

MOCA-Indikatoren

In Übereinstimmung mit den Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) wurden in den AP5 **Zielwerte für die fünf MOCA-Indikatoren** (**MO**nitoring und **CO**ntrolling **A**gglomerationsverkehr) festgelegt. In diesem Abschnitt werden diese zusammenfassend präsentiert.

Der Indikator 1 misst den Anteil des MIV in Prozent der von der Wohnbevölkerung der einzelnen Agglomerationen zurückgelegten Tagesdistanz. Die folgende Abbildung zeigt die entsprechenden Zielwerte. Folgendes ist festzustellen:

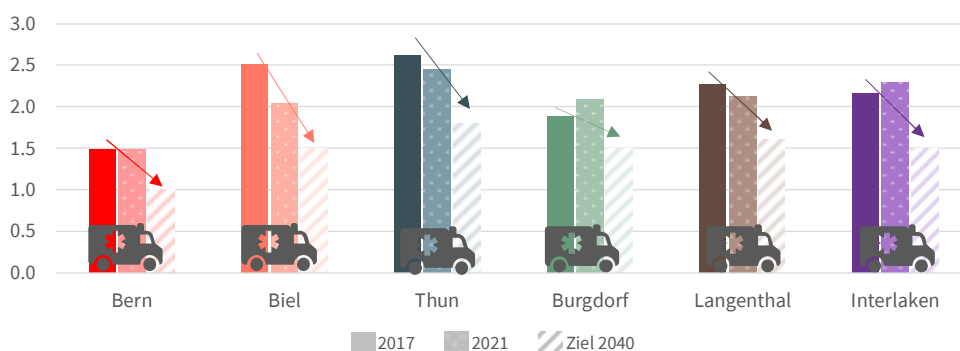
- Zwischen 2015 und 2021 hat sich gemäss Mikrozensus Verkehr der **MIV-Anteil** je nach Agglomeration unterschiedlich entwickelt. Während in den Agglomerationen **Bern, Biel/Lyss, Thun und Burgdorf** eine **Zunahme** festgestellt werden kann, ist in den Agglomerationen **Langenthal** und **Interlaken** der **MIV-Anteil gesunken**. Im Jahr 2021 weist die Agglomeration Thun mit 69% den höchsten und Langenthal mit 51% den tiefsten MIV-Anteil auf.
- Alle Agglomerationen verfolgen das **Ziel**, den **MIV-Anteil** bis 2040 deutlich zu **reduzieren**. Die stärkste Reduktion streben die Agglomerationen Bern, Burgdorf und Interlaken mit einem Rückgang des MIV-Anteils auf noch 45% an. Der starke Rückgang wird mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV begründet, auf die das zukünftige Verkehrswachstums fallen soll. Die übrigen drei Agglomerationen streben ebenfalls eine spürbare Reduktion des MIV-Anteils auf noch rund 50 Prozent an.



#1: MIV-Anteil

◀ Anteil des MIV gemessen an der Tagesdistanz

Der Indikator 2 misst die Anzahl Verunfallte (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr pro 1'000 Personen (Einwohner + 0.5 Arbeitsplätze). Alle fünf Berner AP5 verfolgen das **Ziel**, die **Anzahl Verunfallte** deutlich zu **reduzieren** (vgl. Abbildung unten).



#2: Unfälle

◀ Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen (ausgenommen Nationalstrassennetz)

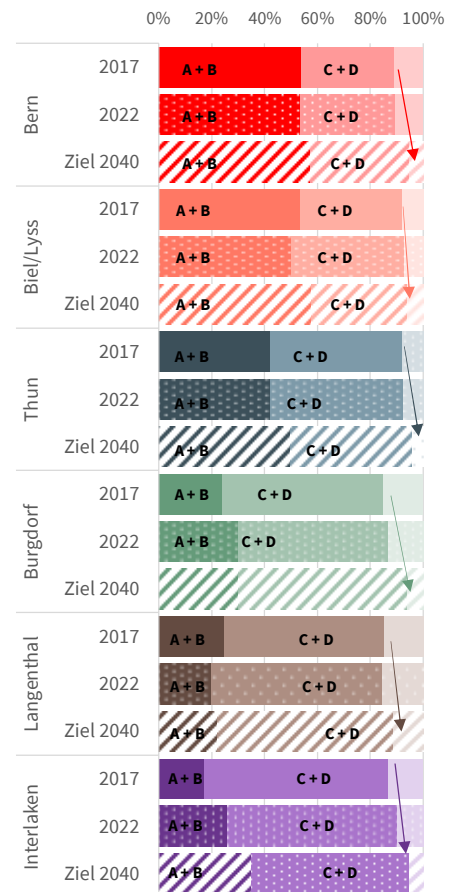
#3: Einwohnende nach ÖV-Güteklasse

Anteil
Einwohnende nach
ÖV-Güteklasse ►

Der MOCA-Indikator 3 misst den Anteil der Einwohnenden nach ÖV-Güteklassen.

Die Abbildung rechts zeigt, dass zwischen 2017 und 2022 **in allen Agglomerationen ausser Langenthal die Anzahl der Personen, die im Einzugsgebiet einer ÖV-Güteklasse wohnen, zugenommen** hat. Allerdings ist diese Zunahme nicht immer in den ÖV-Güteklassen A und B erfolgt.

Alle Berner AP5 verfolgen bis 2040 das **Ziel**, in der Summe aller vier ÖV-Güteklassen den **Anteil der erschlossenen Personen weiter zu erhöhen**. In den Agglomerationen Bern, Biel/Lyss, Thun, Burgdorf und Interlaken soll diese Erhöhung zudem durch beträchtlich steigende Anteile der ÖV-Güteklassen A und B erreicht werden.



#4: Beschäftigte nach ÖV-Güte

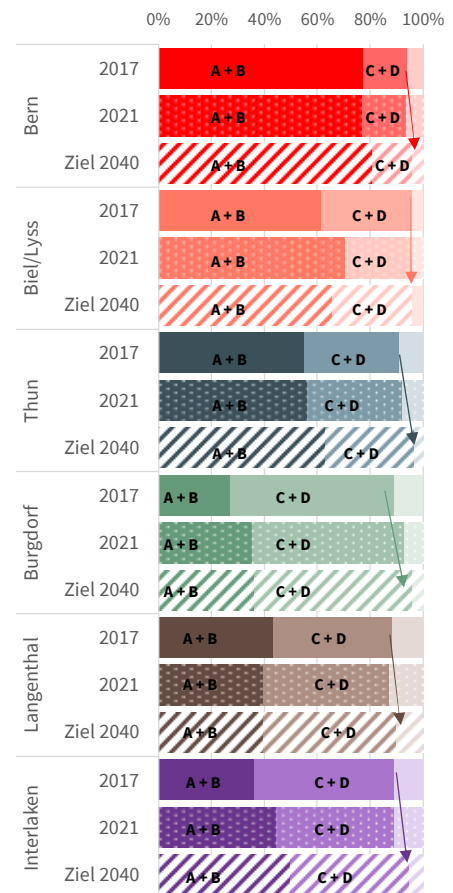
Anteil Beschäftigte
nach ÖV-Güteklasse ►

Der MOCA-Indikator 4 misst den Anteil der Beschäftigten nach ÖV-Güteklassen.

Für die Berner Agglomerationen ergibt sich ein ähnliches Bild wie schon bei Indikator 3. Die rechte Abbildung zeigt, dass zwischen 2017 und 2021 die **ÖV-Erschliessungsgüte der Beschäftigten insgesamt leicht verbessert** werden konnte.

Wie schon bei den Einwohnenden variieren allerdings die Anteile der Beschäftigten, die über eine A- oder B-Erschliessungsgüte verfügen, zwischen den Agglomerationen in beträchtlichem Mass.

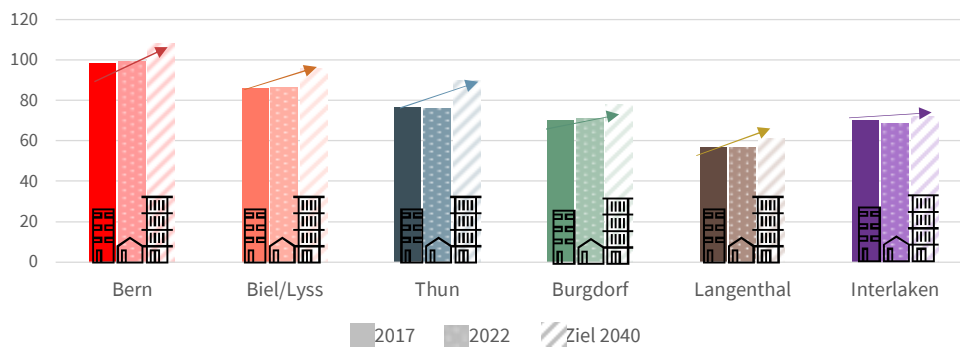
Alle Berner AP5 verfolgen das **Ziel**, bis 2040 den **Anteil der Beschäftigten, deren Arbeitsplatz in den Erschliessungsgüteklassen A oder B liegen, weiter zu erhöhen**. Eine Ausnahme bildet das AP Biel/Lyss, wo der Anteil der Beschäftigten in der Erschliessungsgüteklasse A und B leicht abnimmt, insgesamt der Anteil der erschlossenen Arbeitsplätze jedoch gleich bleibt.



Der MOCA-Indikator 5 misst die Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ). Hierzu wird die Anzahl Einwohnende und Beschäftigte (Vollzeitäquivalente) pro Hektare erfasst.

#5: Siedlungsdichte

Alle AP5 verfolgen das Ziel, die Dichte im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen spürbar zu erhöhen (vgl. Abbildung unten). Nach einer stetigen Verdichtung kann zwischen 2017 und 2022 in allen den Agglomerationen eine Stagnation beobachtet werden. Bis 2040 soll die **Dichte** jedoch **überall erhöht** werden.



◀ Anzahl Einwohnende und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare der überbauten Bauzonen (WMZ)

AP5 Bern

Die Stadt Bern bildet mit heute rund 135'000 Einwohnenden die Kernstadt einer Agglomeration von total 400'000 Einwohnenden. Die Agglomeration hat ein wachstumsstarkes Kerngebiet, auf das knapp 60 Prozent der Bevölkerung und 80 Prozent der Arbeitsplätze entfallen. Rund um das Kerngebiet erstreckt sich die Agglomeration im Mittelland in mehrere Korridore mit unterschiedlicher Verkehrsanbindung. Dazu gehören das Worblental im Osten, das Aare- und Gürbetal im Süden sowie die nördlichen und westlichen Korridore.



▲ Blick vom Gurten auf Bern und die angrenzenden Gemeinden. Quelle: RKBM

Lange Tradition bei Abstimmung von Verkehr und Siedlung

Die Agglomeration Bern befasst sich seit 20 Jahren intensiv mit der Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Bereits 2003 wurde die 3V-Strategie formuliert, die dann 2019 in der «Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040» zur **4V-Strategie** weiterentwickelt wurde. Die vier Stossrichtungen «Verkehr vernetzen – Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verträglich gestalten» spielten in den ersten vier AP-Generationen vom Zukunftsbild über den Handlungsbedarf bis zu den Teilstrategien eine zentrale Rolle und haben eine Vielzahl von Massnahmen ausgelöst.

Das AP5 vertieft das im AP4 eingeführte Konzept der Fokusräume und beinhaltet eine neue vertiefte räumliche Analyse anhand von sechs Teilräumen, für die je eine integrierte Betrachtung der Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr erfolgt. Dadurch wird dem Zukunftsbild Rechnung getragen, das ein nutzungsdurchmisches Wachstum an gut erschlossenen, räumlich zentralen Lagen postuliert. Das Siedlungswachstum konzentriert sich auf die bestehenden Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie das Ausschöpfen der Innenentwicklungspotenziale in Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten. Mit dem

weiterentwickelten **Grünen Band** werden die Gemeinden rund um Bern in einen attraktiven Landschaftsgürtel eingebettet. Dieser bietet zahlreiche Naherholungsmöglichkeiten, wie z. B. den 59 Kilometer langen Velorundweg 888 entlang des Grünen Bandes.

Mit **Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)** befindet sich ein in jeder Hinsicht anspruchsvolles ÖV-Projekt in Umsetzung. Bis 2030 sollen der neue **RBS-Bahnhof** und die neue **Unterführung Mitte** in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig wird eine Vielzahl begleitender Massnahmen umgesetzt, namentlich die neue Passage Hirschengraben und Verkehrsmassnahmen im Bahnhofumfeld. Zusätzlich zu ZBB sind weitere Massnahmen notwendig, um den im Rahmen des Ausbaus Schrittes 2035 (STEP AS 2035) und der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern vorgesehenen Angebotsausbau im Fern- und im Regionalverkehr realisieren zu können. Das betrifft insbesondere die **Ausbauprojekte im Knoten Bern**. Hierzu gehören die schon in Betrieb genommene Entflechtung Wylerfeld sowie eine Vielzahl weiterer Projekte auf den Abschnitten Wankdorf Süd-Ostermundigen, Gümligen-Münsingen und Bern West. Diese Projekte erhöhen die Kapazitäten auf den Zufahrtsachsen zum Bahnhof Bern. Ein möglichst zügiges Vorgehen bei der Realisierung dieser Projekte ist geboten, da nur mit diesen Projekten das Bahnangebot von SBB und BLS weiter verdichtet werden kann.

Mit dem **Bypass Bern Ost (ByBO)** nimmt ein weiteres Generationenprojekt stark Fahrt auf. Damit soll nicht nur der Flaschenhals auf der Autobahn zwischen Wankdorf und Muri behoben werden. Durch den Rückbau der A6 zu einer quartierverträglichen Stadtstrasse werden auch die Wohnquartiere im Osten von Bern entlastet und an zentral gelegener Lage wird ein sehr grosses Potenzial für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung geschaffen. In einem intensiven partizipativen Prozess sind seit 2022 die Ergebnisse der Testplanung konsolidiert und zu einem gemeinsamen Leitbild weiterentwickelt worden. Bis 2026 soll das Ausführungsprojekt ByBO vorliegen. Das Projekt soll zwischen 2034 und 2045 realisiert werden.

Im Verkehr konnte der Grossteil der Massnahmen aus den AP der ersten vier Generationen umgesetzt werden. Auf dem Strassennetz wurden mehrere Hauptverkehrsachsen saniert (z. B. Münsingen, Worb) und dabei für den Fuss- und Veloverkehr sicherer gemacht. Im ÖV wurde das Tram- und Busnetz ausgebaut und das Angebot verdichtet. Für den Veloverkehr wurden weitere Velohauptverbindungen (z. B. Länggassstrasse) und Velostationen in Betrieb genommen. Einzelne wichtige Massnahmen verzögern sich jedoch, wie etwa die Realisierung des Trams Bern-Ostermundigen. Andere Massnahmen können nicht wie ursprünglich geplant umgesetzt werden. Dies gilt insbesondere für den Ast Köniz des Projekts Tram Region Bern, der in einer Volksabstimmung abgelehnt wurde. Stattdessen sollen nun in Richtung Köniz Doppelgelenkbusse eingesetzt werden.

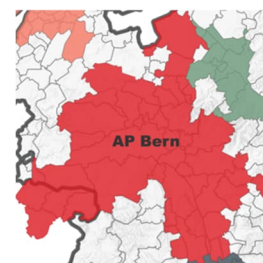
Der Perimeter des AP Bern umfasst 46 Gemeinden. Zum urbanen Kerngebiet gehören Bern, Bolligen, Bremgarten, Ittigen, Muri, Ostermundigen, Zollikofen sowie die urbanen Gebiete der Gemeinde Köniz (Ortsteile Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Spiegel und Wabern). An das urbane Kerngebiet grenzen die Gemeinden im Agglomerationsgürtel und entlang der Entwicklungsachsen sowie die zentrumsnahen ländlichen Gemeinden. Regionale Zentren sind die Gemeinden Belp, Konolfingen, Laupen, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Münsingen, Urtenen-Schönbühl, Worb und Wünnewil-Flamatt.

Die vier Freiburger Gemeinden Börsingen, Schmitzen, Ueberstorf und Wünnewil-Flamatt gehören auch zum BeSA-Perimeter der Agglomeration Bern und werden in Absprache mit den beteiligten Parteien in das AP5 integriert. Auch die Gemeinden Hindelbank und Uttigen zählen zur Agglomeration Bern. Um dem räumlichen Bezug dieser Gemeinden Rechnung zu tragen, hat der Kanton Bern in Absprache mit dem ARE beschlossen, die Gemeinden nicht im AP Bern zu berücksichtigen. Hindelbank wird im AP Burgdorf und Uttigen im AP Thun behandelt.

**Grossprojekte
Zukunft Bahnhof
Bern, Ausbau
Knoten Bern und
Bypass Bern Ost**

**Vieles umgesetzt
– wenige
Verzögerungen**

Perimeter



▲ Perimeter
des AP Bern

Zukunftsbild und Ziele

Regionalkonferenz Bern-Mittelland Zukunftsbild Agglomeration Bern

Siedlung

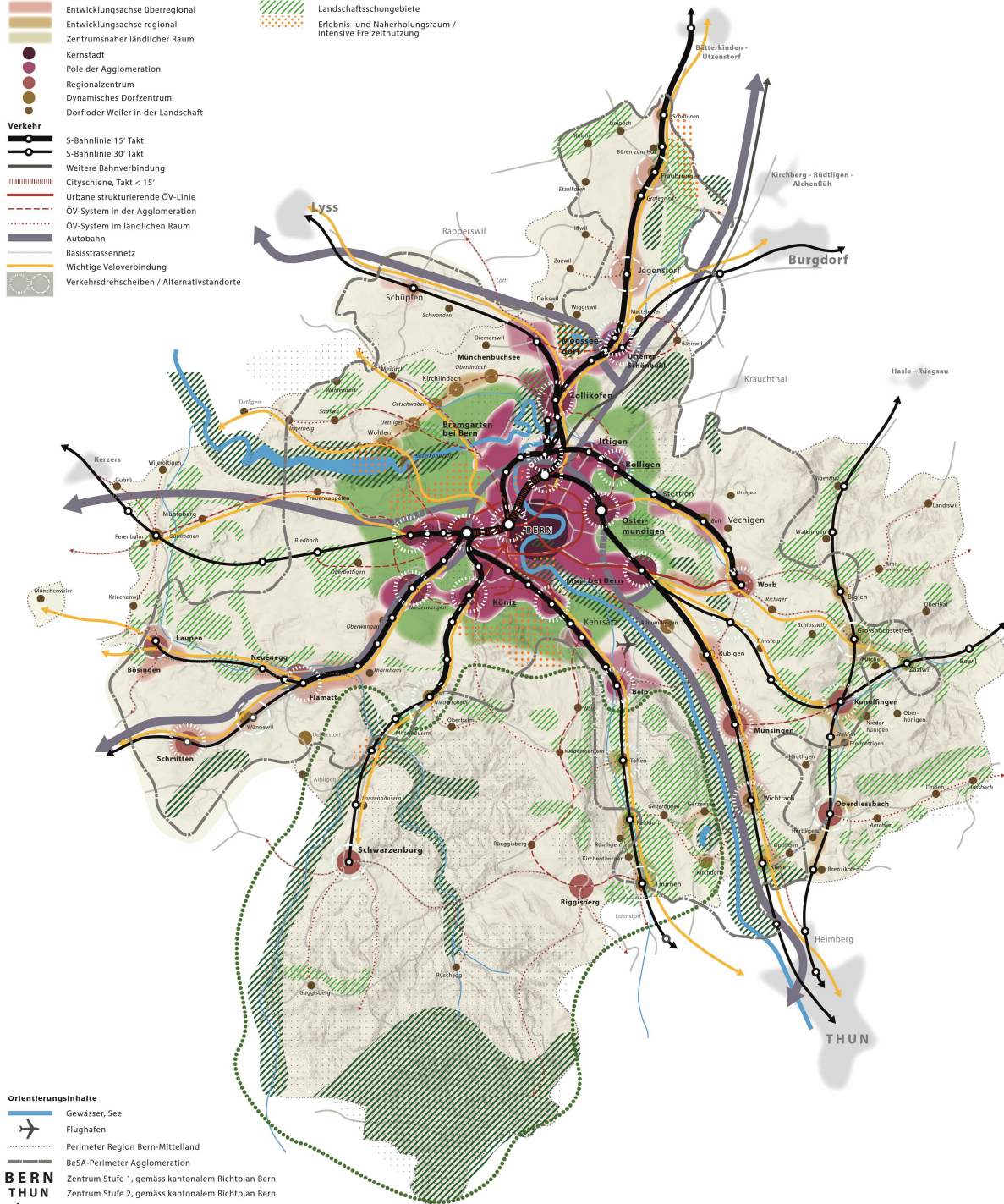
- Kernagglomeration
- Agglomerationsgürtel
- Entwicklungsschneise überregional
- Entwicklungsschneise regional
- Zentrumsnaher ländlicher Raum
- Kernstadt
- Pole der Agglomeration
- Regionalzentrum
- Dynamisches Dorfzentrum
- Dorf oder Weiler in der Landschaft

Verkehr

- S-Bahnlinie 15' Takt
- S-Bahnlinie 30' Takt
- Weitere Bahnverbindung
- Cityschiene, Takt < 15'
- Urbane strukturierende ÖV-Linie
- ÖV-System in der Agglomeration
- ÖV-System im ländlichen Raum
- Autobahn
- Basisstrassennetz
- Wichtige Veloverbindung
- Verkehrsdruckscheiben / Alternativstandorte

Landschaft und Freiraum

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



Orientierungsinhalte

- Gewässer, See
- Flughafen
- Perimeter Region Bern-Mittelland
- BeSA-Perimeter Agglomeration
- Zentrum Stufe 1, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- Zentrum Stufe 2, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- Zentrum Stufe 3, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- Zentrum Stufe 4, gemäss kantonalem Richtplan Bern
- Urbane Kerngebiete der Agglomeration, gemäss kantonalem Richtplan Bern



Stand 03.02.2025
Kartenbasis
Van de Wetering
Atelier für Städtebau GmbH

Überarbeitung
Forward Planung und Forschung GmbH

Das Zukunftsbild für das Jahr 2040 geht über den Perimeter des AP Bern hinaus und schliesst den gesamten Perimeter der Regionalkonferenz Bern-Mittelland mit ein. Damit wird der starken funktionalen Verknüpfung zwischen den Gemeinden in diesem Raum Rechnung getragen.

Das **urbane Kerngebiet** ist im Jahr 2040 geprägt von einer grossflächigen, teilweise hoch verdichteten Bebauung und attraktiven öffentlichen Räumen. Ein dichtes Verkehrsnetz sorgt für eine hervorragende Erschliessung. Neue Wohn- und Arbeitsräume befinden sich insbesondere im Viererfeld im Nordosten der Stadt Bern, in Ausserholligen im Westen, im Wankdorf im Norden und an der Bernstrasse in Ostermundigen. Hochwertige Freiräume bieten ein attraktives Naherholungsangebot.

Im **Agglomerationsgürtel** sind die Siedlungen im Jahr 2040 urbaner geprägt. Die Infrastrukturausstattung ist verbessert und die Ortskerne sind dichte und gemischt genutzte Treffpunkte. In weiten Teilen wird verdichtet gewohnt. An speziellen Lagen liegen abgestimmt auf das übergeordnete Verkehrsnetz Versorgungs- und Logistikknutzungen. Durch die Lage im Grünen Band sind Freizeit- und Naherholungsgebiete rasch erreichbar.

Entwicklungssachsen von überregionaler Bedeutung bestehen in Richtung Freiburg – Lausanne – Genf, in Richtung Burgdorf – Zürich/Basel, in Richtung Thun/Berner Oberland, in Richtung Kerzers – Neuenburg, in Richtung Lyss – Biel/Jura sowie in Richtung Solothurn. Das radiale S-Bahn-Netz und das Nationalstrassennetz prägen die Achsen massgeblich. Die Siedlungen sind im Umfeld der S-Bahnhaltestellen verdichtet. Sie wachsen im Vergleich zum ländlichen Umland überdurchschnittlich stark.

Entwicklungssachsen von regionaler Bedeutung sind die Achsen in Richtung Gürbetal, zwischen Thun und Burgdorf sowie in Richtung Laupen und Murten. Die Ortschaften verfügen über S-Bahn-Haltestellen mit dichtem Takt sowie über eine gute Anbindung für den MIV und sind an Velohauptverbindungen angeschlossen.

Der **zenturnsnahe ländliche Raum** zeichnet sich durch einzelne grössere Ortschaften – die Regionalzentren – aus sowie durch zahlreiche Dörfer und Weiler mit überwiegender Wohnnutzung, aber auch gewerblicher und landwirtschaftlicher Nutzung.

Bern ist als Kernstadt das übergeordnet wahrnehmbare Hauptzentrum der Agglomeration, bestehend aus der historisch gewachsenen Innenstadt und Quartieren mit spezifischen Eigenheiten und Identitäten. Das Zentrum hat mit seinem Angebot an Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur, Arbeitsplätzen sowie Bildungs- und Freizeiteinrichtungen eine Bedeutung über die Agglomeration Bern hinaus. Bern wächst dynamisch und zeichnet sich durch seine Begegnungs-, Frei- und Grünräume aus.

Verschiedene **Pole im urbanen Zentrumsraum** haben im Jahr 2040 an Bedeutung gewonnen. Sie verfügen über ein eigenes, spezifisches Profil und entlasten als ÖV-Knoten mit S-Bahn, Tram und tangentialen Buslinien die Kernstadt. Das Potenzial des Veloverkehrs ist durch die Anbindung der Pole an die radialen Velohauptverbindungen und an tangentiale Veloverbindungen ausgeschöpft.

Die **Regionalzentren** ausserhalb des urbanen Zentrumsraums haben regionale Ausstrahlung und erfüllen überkommunale Funktionen, etwa als Arbeitsplatzstandorte und für die Versorgung der ländlichen Bevölkerung. Die Zentren sind durch städtebauliche Aufwertungen und Innenentwicklung gestärkt.

Die **dynamischen Dorfzentren** zeichnen sich durch eine gute ÖV-Erschliessung aus und sind stärker gewachsen als die Siedlungsgebiete in ihrem Umfeld. Sie dienen als Umsteigeorte von anderen Verkehrsträgern auf den ÖV und weisen entsprechende Infrastruktureinrichtungen auf.

Die **Dörfer und Weiler** in der Landschaft dienen überwiegend dem Wohnen und sind geprägt durch die landwirtschaftliche Nutzung in ihrem Umfeld. Ihre Ortskerne sind weitgehend intakte Zeugen der Entstehung dieser Orte und unterstreichen den regionstypischen Charakter der Landschaft.



Das **Grüne Band** ist ein Grünraumkorridor, der sich um weite Teile der urbanen Stadtlandschaft legt. Es umfasst Kulturlandschaften, Waldflächen und Naturlandschaften wie den Aareraum. Es dient als wichtiges Naherholungsgebiet, vernetzendes ökologisches Element und für die Nutzung als land- und forstwirtschaftliche Fläche. Nicht zuletzt trägt das Grüne Band zur guten Durchlüftung der Kernagglomeration bei. Für die Bevölkerung der Agglomeration Bern hat es eine wachsende identitätsstiftende Funktion.



Die regionalen **Landschaftsschongebiete** überlagern Landschaften oder Landschaftsteile, die aufgrund ihres besonderen Landschaftscharakters von regionaler Bedeutung sind. Charakteristisch für verschiedene dieser Landschaften sind Weiler, Hofgruppen und ländliche Dörfer mit teilweise kulturhistorisch wertvollen Baugruppen und Einzelbauten.



Naturlandschaften umfassen schützenswerte Moore, Auen, Trockenwiesen und einzelne Gewässerräume. Das oberste Ziel ist die Erhaltung der Landschaftsqualität, der Vielfalt von Flora und Fauna sowie der ökologische Ausgleich. Die Naturlandschaften werden teilweise land- und forstwirtschaftlich genutzt und gepflegt, dienen als ökologische Vernetzungsachsen und werden für die extensive Naherholung und das Naturerlebnis zugänglich gehalten.



Erlebnis- und Naherholungsraum / Intensive Freizeitnutzung bezeichnen grössere Zielorte von regionaler Bedeutung (Wohltensee, Gurten, Aareraum, Wälder) für verschiedene Freizeit- und Erholungsaktivitäten in der Region.

Die **Entwicklung des Mobilitätsangebots** erfolgt in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Einerseits wird die Siedlungsentwicklung dort gefördert, wo bereits eine gute Erschliessung insbesondere mit dem ÖV gewährleistet ist. Andererseits orientiert sich bei Siedlungsentwicklungen von regionaler Bedeutung – wie etwa beim Viererfeld in Bern oder bei diversen Entwicklungsschwerpunkten – das Angebot am Nachfragewachstum, insbesondere durch einen ÖV-Ausbau.



Im Jahr 2040 sind die verschiedenen Verkehrsmittel optimal vernetzt. Es bestehen **Verkehrsdrehscheiben** mit unterschiedlichen Verkehrsmittelangeboten, einfachen und vielfältigen Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und weiteren Dienstleistungen für Reisende.



Alle Korridore verfügen über schnelle, sichere und direkte **Velohauptverbindungen**, die die Gemeinden untereinander und mit dem Agglomerationszentrum verbinden.



Die **S-Bahn** bildet das Rückgrat des ÖV-Systems. In der Kernagglomeration weist das S-Bahn-Angebot mindestens einen 15-Minuten-Takt, ausserhalb einen 30-Minuten-Takt auf.



Auf der **City-Schiene** ergibt sich ein S-Bahn-Takt unter 15 Minuten und damit eine hervorragende Verbindung zwischen den dominanten Entwicklungsschwerpunkten Bern Wankdorf, Hauptbahnhof und Europaplatz/Ausserholligen.



Im urbanen Raum besteht ein dichtes und nachfragegerechtes Netz von Tram- und **Buslinien**. Im ländlichen Raum wird die S-Bahn ergänzt durch ein attraktives Busliniennetz.



Das **Hochleistungsstrassennetz** ist leistungsfähig und sicher. Die Kapazitäten sind gross genug, um den Verkehr weitgehend flüssig abzuwickeln und unerwünschten Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz zu vermeiden.



Auf dem **Basisstrassennetz** wird der MIV kanalisiert und siedlungsverträglich gestaltet. Durch den Wechsel zur E-Mobilität ist der MIV im Jahr 2040 umweltfreundlicher und leiser. Die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur wird unter Einbezug von Veloverkehr und strassengebundenem ÖV optimiert. Die Instrumente des Verkehrsmanagements haben Vorrang vor einem weiteren Ausbau.

Handlungsbedarf

Das bis 2040 erwartete Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum soll mit einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung nach innen einhergehen. Trotz der Abstimmung von Verkehr und Siedlung wird das Verkehrsaufkommen steigen (vgl. die Verkehrsentwicklung im Kap. «Kantonale Perspektiven»). Es ist sicherzustellen, dass keine übermässigen Überlastungen auftreten und dass der Verkehr sicher und siedlungsverträglich abgewickelt wird.

Vor diesem Hintergrund zeigt die Analyse des Handlungsbedarfs zu **Siedlung und Landschaft**, dass es darum geht, die Siedlungsentwicklung nach innen weiter zu verstärken und die schon aufgegleisten Massnahmen konsequent umzusetzen, insbesondere:

- Entwicklung auf zentral gelegene, gut erschlossene Gebiete lenken und Siedlungspotenzial in einzozonten Flächen mobilisieren.
- Unterstützung bei Mobilisierung und Realisierung der Baulandreserven und Umstrukturierungsgebiete und damit die Siedlungsentwicklung nach innen verstärken.
- Zentrumsnahe Arbeitszonen sichern, neue Gewerbe- und Arbeitsgebiete bezeichnen.
- Neue Frei- und Grünräume schaffen, bestehende erhalten und aufwerten.
- Regionale Abstimmung gemeindeübergreifender Planungen sicherstellen.
- Überhitzung des Siedlungsgebiets durch klimagerechtere Gestaltung von Frei- und Grünräumen inklusive Strassenräumen mindern (Schwammstadtprinzip).
- Zugänglichkeit zu den Naherholungsgebieten wie dem Aareraum oder dem Grünen Band optimieren, insbesondere deren Fuss-, Velo- und ÖV-Erschliessung verbessern.

Beim **Verkehr** ist der folgende Handlungsbedarf auszumachen:

- Beim **Strassenverkehr** besteht bei einzelnen Streckenabschnitten noch Bedarf einer verträglicheren Strassenraumgestaltung (z. B. Knoten Melchenbühl). Damit soll die Koexistenz von MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr gestärkt und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Nationalstrassenprojekte (u. a. Anschluss Wankdorf (BUGAW) und ByBO) sollen zur Entlastung des nachgelagerten Netzes, insbesondere auch an den Schnittstellen zwischen Nationalstrassen und lokalem Strassennetz, beitragen.
- Beim **ÖV** sind die Ausbauprojekte auf den Abschnitten Wankdorf Süd-Ostermündigen, Gümligen-Münsingen und Bern West mit hoher Priorität voranzutreiben, um das Angebotskonzept STEP AS 2035 und die 2. Teilergänzung S-Bahn umsetzen zu können. Längerfristig sind RE-Zughalte in Bern Wankdorf und Europaplatz anzustreben. Bedarfsgerecht soll die Kapazität des ÖV-Netzes und das Angebot an tangentialen Verbindungen zur Entlastung des Zentrums ausgebaut werden.
- Beim **Veloverkehr** steht aufgrund der stark steigenden Nachfrage das Schliessen von Netzlücken in den Kerngemeinden sowie die Planung und Realisierung von überkommunalen Velohauptverbindungen im Vordergrund. Ein wichtiges Anliegen beim **Fussverkehr** ist die Aufwertung der Zugänge zu den Bahnhöfen, insbesondere beim Bahnhof Bern sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Berner Altstadt.
- Die **kombinierte Mobilität** soll durch die Weiterentwicklung multimodaler Verkehrsdrehscheiben gefördert werden. Als Grundlage dient das regionale Zielbild zu den Verkehrsdrehscheiben, das umgesetzt werden soll. Zudem sind Lücken bei der Anbindung der S-Bahnhöfe an den ÖV-Feinverteiler zu schliessen und das Angebot für Veloparkierung inkl. Ladestationen für E-Bikes ist zu erhöhen (z. B. Flamatt).
- Bei der **nachfrageorientierten Mobilität** steht die gebietsweise Inbetriebnahme des Verkehrsmanagements (VM) im Vordergrund. Weiter sollen Strategien zur Bündelung und Lenkung von Warenströmen im Güterverkehr entwickelt werden. Mögliche Standorte für Logistik-Hubs sollen geprüft und raumplanerisch gesichert werden.

Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft



Handlungsbedarf Verkehr



Teilstrategien

Teilstrategie Siedlung



Als Grundlage für die Teilstrategie **Siedlung** wurden die Entwicklungsprognosen und -ziele überprüft und in Übereinstimmung mit dem Zukunftsbild auf das Jahr 2040 ausgerichtet. Es zeigt sich, dass die im AP4 formulierten strategischen Ziele gültig bleiben. Erste Priorität hat eine ressourcenschonende, nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen an gut erschlossenen Lagen. Das Wachstum soll möglichst innerhalb der bestehenden Bauzonen bewältigt werden. Innenentwicklung und Verdichtung sollen einhergehen mit einer Verbesserung der Siedlungs- und Landschaftsqualität.

Kantonal und regional bedeutende Arbeitsplatzstandorte sollen zu attraktiven, wirtschaftlichen Polen weiterentwickelt werden. Ergänzend dazu sollen lokale Arbeitszonen ein ausreichendes Flächenangebot für das lokale Gewerbe sicherstellen.

Ausgehend von diesen übergeordneten Teilstrategien zur Siedlungsentwicklung werden im AP Bern die strategischen Teilziele zur Siedlungsentwicklung auf die einzelnen Raumtypen heruntergebrochen und im Detail diskutiert. Basis bilden dabei die folgenden Leitsätze für die einzelnen Raumtypen:

- **Kernagglomeration:** Kernagglomeration stärken und Innenentwicklung mit gezielter und hochwertiger Nachverdichtung forcieren. Dabei wird eine klimagerechte Gestaltung vorangetrieben. Das Zentrum der Stadt Bern bleibt der Hotspot des urbanen Lebens.
- **Agglomerationsgürtel:** Ergänzenden Potenzialraum zur Kernagglomeration schaffen. Die Siedlungspole der Agglomeration sollen ihr eigenes Profil stärken und weiterentwickeln. Dazu sollen die Innenentwicklung vorangetrieben und die Grün- und Freiräume gestärkt werden.
- **Entwicklungachsen:** Die Dörfer entlang der Entwicklungsachsen primär an zentralen Orten mit guter ÖV-Erschliessung weiterentwickeln und die damit verbundenen Verlagerungspotenziale auf den ÖV ausnutzen. Regionale Zentren sollen ihre Versorgungsfunktion stärken und die Siedlung punktuell nachverdichten.
- **Zentrumsnaher ländlicher Raum:** Im ländlichen Raum mit punktuellen Nachverdichtungen und dem Schliessen von Siedlungslücken eine massvolle Entwicklung ermöglichen. Kleinere Dörfer und Weiler im Bestand erhalten.

Ausgehend vom Handlungsbedarf und den Teilstrategien bezeichnet das AP Bern sechs Teilräume und innerhalb dieser einzelne **Fokusräume**, welche in den nächsten Jahren und Jahrzehnten umfassend und integriert weiterentwickelt werden sollen.

Teilstrategie Landschaft



Die Strategien zur Sicherung und Weiterentwicklung der **landschaftlichen Qualitäten** wurden bereits im AP3 formuliert und werden im AP5 weiterentwickelt. Dabei wurden die «Vorranggebiete Kulturlandschaft» und die «Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel» aufgehoben und durch die regionalen Landschaftsschongebiete ersetzt. Das AP5 gliedert die Landschaft in verschiedenen Freiraumtypen und entwickelt detaillierte Teilstrategien, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- **Siedlungsprägende Grünräume** werden erhalten, als Naherholungsräume ausgebildet, nach Möglichkeit untereinander vernetzt und aufgewertet. Mit der Vernetzung der urbanen Grünräume werden die verschiedenen Funktionen wie Erholung, Biodiversitätsförderung oder Hitzeminderung bestmöglich gewährleistet. Bei der Erweiterung des Siedlungsgebietes sind die siedlungsprägenden Grünräume als integrierende Bestandteile mitzuplanen und zu sichern.

- Das **Grüne Band** als Bindeglied zwischen der Kernagglomeration und dem angrenzenden Raum wird erhalten und als Naherholungsgebiet aufgewertet sowie als Vernetzungselement der Lebensräume genutzt. Die Zugänglichkeit zu den Freiräumen des «Grünen Bands» wird gesichert. Angesichts der Klimaerwärmung leistet das Grüne Band einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der Durchlüftung des dichten Siedlungskörpers der Kernagglomeration.
- **Flussräume und Seeufer** werden gemäss ihrer Funktion genutzt, gepflegt und geschützt und für die Naherholung gestaltet. Sie werden wo möglich revitalisiert und mit Massnahmen zur Biodiversitätsförderung aufgewertet.
- Die ökologisch wertvollen **Naturlandschaften** sind identitätsstiftende Naturräume mit einer wichtigen Rolle für den Erhalt und die Förderung der Biodiversität und werden als solche geschützt und gepflegt. Die Naherholungsnutzung ist gelenkt, extensiv und regional koordiniert.
- In den regionalen **Landschaftsschongebieten** wird ein hohes Gewicht auf den Erhalt und die Pflege der landschaftlichen Qualitäten und des besonderen Charakters gelegt. Bauliche Tätigkeiten sind sorgfältig zu integrieren.

Die Teilstrategie **Verkehr** baut – neben dem Zukunftsbild und dem ausgemachten Handlungsbedarf – auf der 2019 in einem partizipativen Prozess erarbeiteten Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 und der Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 auf. Sie führen die kantonale **4V-Strategie** als übergeordnete Gesamtstrategie fort und konkretisieren diese für die Agglomeration Bern. Wichtige Elemente der 4V-Strategie für die einzelnen Verkehrsmittel sind:

- Im **Strassenverkehr** sollen die Strassenräume durch Sanierungen innerorts siedlungsverträglich ausgestaltet werden. Der Verkehrsfluss ist zu verstetigen und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten (z. B. Knoten Melchenbühl). Vorrang haben die Optimierung der vorhandenen Infrastruktur und des Betriebs. Bei Bedarf kommen punktuelle Kapazitätssteigerungen infrage. Die Leistungsfähigkeit und Funktionstüchtigkeit des Nationalstrassennetzes und insbesondere der Schnittstellen zwischen dem Autobahnnetz und dem daran anschliessenden lokalen Strassennetz ist sicherzustellen. Dazu tragen die bauliche Umgestaltung beim Anschluss Wankdorf (BUGAW) und die Pannenstreifenumnutzung auf der A6 (PUN) sowie das netzübergreifende Verkehrsmanagement bei. Der Bypass Bern Ost bleibt das Schlüsselprojekt auf dem Nationalstrassennetz. Er ermöglicht einen teilweisen Rückbau der A6 zu einer Stadtstrasse, was die anliegenden Stadtquartiere stark aufwertet und neue Siedlungsentwicklungspotenziale an gut erschlossener Lage schafft.
- Im **ÖV** bleibt die S-Bahn der Motor der regionalen Entwicklung. Voraussetzung für die vorgesehene weitere Verdichtung des Bahnangebots von SBB und BLS ist die Erhöhung der Kapazitäten auf den Zufahrtsachsen zum Bahnhof Bern. Die dazu vorgesehenen Projekte auf den Abschnitten Wankdorf Süd-Ostermundigen, Gümligen-Münsingen und Bern West sollen bis 2040 realisiert werden. In der Kernagglomeration erfolgt die mehrheitliche Durchbindung der S-Bahnen zwischen den Bahnhöfen Bern Europaplatz und Bern Wankdorf zu einer City-Schiene mit einem dichten S-Bahn-Takt von ≤ 15 Minuten. Die S-Bahn wird in der Kernagglomeration durch ein dichtes Tram- und Busnetz ergänzt, das mit einem nachfragegerechten Grundtakt von unter 10 Minuten betrieben wird. Die ÖV-Feinerschliessung der weiteren Agglomeration erfolgt mit einem Busnetz im Takt von ≤ 30 Minuten.

Die Netzstrategie ÖV entwirft für die Kernagglomeration ein Zielbild zum Tram- und Hauptbusliniennetz 2040 mit neuen Linien. Das wichtigste Netzelement ist dabei die zweite Tramachse beim Bahnhof Bern, für welche bis 2026 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung aus drei verbleibenden Linienführungen die Bestvariante liefern soll.

Teilstrategie Verkehr



Im Sinne einer siedlungs- und umweltverträglichen Gestaltung des bestehenden Verkehrs soll die vollständige Elektrifizierung des strassengebundenen ÖV aktiv vorangetrieben werden.



- Für den **Fuss- und Veloverkehr** sind die Hauptverkehrsachsen aufzuwerten und Netzlücken zu schliessen (z. B. Kehrsatz Mitte). Der Fussverkehr ist sicher, attraktiv, hindernisfrei und mit möglichst direkten Verbindungen auszugestalten. Dies betrifft insbesondere die Anbindung an die ÖV-Knotenpunkte. Für den Veloverkehr sollen sichere und durchgehende Velowegnetze realisiert werden. Der Fokus liegt dabei auf radialen Velohauptverbindungen von und zur Stadt Bern ergänzt um tangentielle Verbindungen auf einem inneren und einem äusseren Ring. Auch die Vernetzung mit den angrenzenden Regionen soll weiter verbessert werden. Bei Verkehrsdrehscheiben und an Hotspots fürs Einkaufen und Freizeitaktivitäten sind ausreichende und gut erreichbare Veloabstellplätze anzubieten.



- Die **kombinierte Mobilität** soll in vielfältiger Weise gefördert werden. Das neu erarbeitete Zielbild zu den Verkehrsdrehscheiben soll standort- und typengerecht umgesetzt werden. Damit wird der Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln attraktiver und einfacher. Massnahmen betreffen die Realisierung und den Ausbau von Velostationen, den Ausbau von Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen und den Ausbau von überkommunalen Bikesharing-Angeboten. Zudem ist der Fern- und Reisebusterminal beim Autobahnanschluss Neufeld auszubauen.



- Bei der Teilstrategie zur **nachfrageorientierten Mobilität** ist das VM an erster Stelle zu nennen. Es soll dazu beitragen, den MIV auf den Nationalstrassen und dem Basisnetz zu kanalisieren. Der Durchgangsverkehr soll von den Wohnquartieren ferngehalten werden. Deshalb ist der MIV punktuell im urbanen Kerngebiet und schwergewichtig an dessen Rand zu dosieren, um trotz knapper Kapazitäten den Verkehrsfluss auf dem Basisnetz aufrecht zu erhalten. Ergänzend soll mit einer gezielten Parkraumbewirtschaftung die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden. Beim Mobilitätsmanagement, bei der Ausgestaltung des Schulverkehrs und der City-Logistik geht es darum, bis zum Agglomerationsprogramm der 6. Generation weitere Massnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Dabei kann insbesondere im Güterverkehr auf umfangreichen konzeptionellen Grundlagen von Kanton und Stadt Bern aufgebaut werden.

Massnahmen

Die Siedlungsmassnahmen folgen der übergeordneten Zielsetzung einer nach innen orientierten Siedlungsentwicklung und bauen auf dem Zukunftsbild, dem daraus abgeleiteten Handlungsbedarf und der Teilstrategie Siedlung auf. Die Umsetzung der Zielsetzungen erfolgt über die Realisierung von regionalen Schwerpunkten und über die Ausnutzung der Potenziale von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten.

Im Folgenden werden die besonders wichtigen Massnahmen im Bereich **Wohnen** im A- und B-Horizont tabellarisch aufgeführt. Dabei wird auch gezeigt, wie diese im kantonalen Richtplan in den Massnahmenblättern (MB) A_08 oder C_04 verankert sind.

Unüberbaute Bauzonen an gut erschlossenen Lagen sollen als Wohnschwerpunkte mit hoher Priorität entwickelt werden. Das Agglomerationsprogramm bezeichnet 8 regionale Wohnschwerpunkte. Aus kantonalen Sicht sind dabei die untenstehenden **Wohnschwerpunkte** von besonders grosser Bedeutung:

Bezeichnung	Gemeinde	Fläche (ha)	Horizont	Im kantonalen Richtplan:		
				MB A_08	MB C_04	neu
Viererfeld	Bern	16.3	A	X		
Morillongut	Köniz, Wabern	11.9	A	X		
Bahnhofmatte / Mitte	Kehrsatz	2.8	A	X		
Nesslerenweg/METAS	Köniz, Wabern	2.4	B	X		

Massnahmen Siedlung



◀ Wohnschwerpunkte



Bereits bebaute Gebiete mit Innenentwicklungspotenzial an guter Lage sollen gezielt verdichtet oder umstrukturiert werden. Das AP Bern bezeichnet 37 **Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete**. Folgende Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sind aus kantonalen Sicht von besonders grosser Bedeutung:

Bezeichnung	Gemeinde	Fläche (ha)	Horizont	Im kantonalen Richtplan:		
				MB A_08	MB C_04	neu
Weyermannshaus Ost	Bern	11.4	A		X	
Bernapark	Stettlen	7.4	A	X		
Weyermannshaus West	Bern	6.9	A		X	
Zentrumsentwicklung Gümligen (Lischenmoos)	Muri	6.0	A	X		
Gaswerkareal	Bern	5.9	B	X		
CSL/Wankdorfstadion	Bern	5.7	A		X	
Bahnhof Ostermundigen	Ostermundigen	4.1	A		X	
Wankdorfcity III	Bern	3.9	A		X	
Ausserhol. VI, ewb-/BLS-Areal	Bern	3.2	A		X	

◀ Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

Die Entwicklung dieser prioritären Gebiete soll abgestimmt mit einer auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr fokussierten Verkehrserschliessung erfolgen. Ein gutes Beispiel ist der Bernapark, dessen Entwicklung einher geht mit einer Taktverdichtung der S-Bahnlinie bis Deisswil sowie einer verbesserten Veloverbindung nach Ostermundigen.

Im Bereich **Arbeiten** liegt der Fokus auf Massnahmen mit Arbeitsplatzpotenzial in Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten. Die Weiterentwicklung der regionalen Arbeitsschwerpunkte betrifft dagegen nur ein Gebiet. Aus kantonalen Sicht haben die Massnahmen in kantonalen ESP die höchste Priorität. Dabei sind insbesondere die beiden Premium-ESP Wankdorf und Ausserholligen hervorzuheben:

Arbeitsschwerpunkte



Premium-ESP
Wankdorf ►



Quelle: Google Earth



Der **Premium-ESP Wankdorf** umfasst eine Fläche von 36 Hektaren und ist der grösste und bedeutendste ESP im Kanton. Er ist geprägt durch eine hohe Nutzungsvielfalt mit Gebieten für Arbeit, Freizeit, Sport, Naherholung und Wohnen.

Aufgrund der ausgezeichneten Standortqualität mit S-Bahn-Station und Autobahnananschluss ist im ESP Wankdorf eine weitere Entwicklung der Verkehrsdrehscheibenfunktion erwünscht. Der Fokus lag in der Vergangenheit primär auf Arbeitsplätzen, nun sollen auch Wohnungen und durchmischte Nutzungen vermehrt realisiert werden. Dies z. B. mit dem Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Wankdorfcity III, welches Potenzial sowohl für Wohnungen als auch Gewerbe bietet.

Durch die angestrebte Nutzungsentwicklung wird zusätzlicher Verkehr erzeugt. Die AP-Massnahmen im Verkehr und die durchmischte Nutzungsstruktur leisten einen Beitrag, dass dieser siedlungsverträglich abgewickelt werden kann. So sind im Raum Wankdorf wichtige weitere Infrastrukturmassnahmen geplant, um den zukünftigen Verkehrsbetrieb verträglich auszugestalten: Die Entflechtung Wankdorf Süd/Ostermundigen, die Aufwertung Wankdorffeldstrasse und die Velohauptverbindung ab dem Wylerbad, die Realisierung der neuen Tramführung am Guisanplatz und das Tram Bern – Ostermundigen.

Premium-ESP
Ausserholligen ►



Quelle: Google Earth



Der **Premium-ESP Ausserholligen** verfügt über eine sehr gute ÖV-Anbindung am Europaplatz mit S-Bahn, Tram und Bus. Gleichzeitig weist er ein hohes Potenzial zur inneren Verdichtung auf. In Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan soll deshalb Ausserholligen neben der Innenstadt und dem Wankdorf als drittes wichtiges Zentrum von Bern etabliert werden.

Dazu soll der ESP intensiver und vielfältiger mit neuen Arbeits-, Bildungs- und Wohnangeboten genutzt werden. Wichtig ist der geplante Campus der Berner Fachhochschule. Insgesamt werden im Premium-ESP Ausserholligen in den nächsten Jahren voraussichtlich drei Milliarden Franken in Hochbau- und Stadtentwicklungsprojekte investiert. Um das angestrebte Wachstum verkehrlich möglichst verträglich abzuwickeln, wird die multimodale Drehscheibe Europaplatz weiter ausgebaut und mit neuen Mobilitätsangeboten ergänzt. Das ÖV-Angebot wird ebenfalls weiter ausgebaut. Die Räume unter dem Autobahnviadukt werden zugänglich gemacht und verbinden vormals getrennte Stadträume. Es entsteht ein Netz aus Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität sowie attraktiven und sicheren Fuss- und Velowegen – dazu leisten die Verkehrsmassnahmen des AP einen wichtigen Beitrag.

Nebst den beiden Premium-ESP sind folgende aktiv bewirtschaftete ESP hervorzuheben:

- **ESP Bern Bahnhof:** Das Projekt Zukunft Bahnhof Bern mit dem neuen RBS-Bahnhof und den neuen Publikumsanlagen befindet sich derzeit im Bau. Es wird begleitet durch städtische Massnahmen rund um den Bahnhof zur Aufwertung des öffentlichen Raums, einer fussgängerfreundlichen Verkehrsführung und dem Ausbau der Parkflächen in Velostationen.
- **ESP Ostermundigen Bahnhof:** Der Bahnhof Ostermundigen wird mit dem Tram Bern – Ostermundigen künftig ans Tramnetz angeschlossen, als Teil der City-Schiene integriert und damit als wichtiger ÖV-Knoten aufgewertet. Über das AP soll eine neue Velostation sowie neue Velohauptverbindungen und Velobahnen umgesetzt und dadurch eine verbesserte Veloerschliessung erreicht werden.
- **ESP Zollikofen / Münchenbuchsee Bahnhof:** Mit der Realisierung der Verwaltungsbauten für das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten konnten zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen werden. Mit weiteren Schwerpunkten (Buechlimatt) und Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten (Meilen Süd) soll die Siedlungsentwicklung auch zukünftig vorangetrieben werden. Mit dem Angebotsausbau des RBS kann das erwartete Verkehrswachstum auf den ÖV konzentriert werden.
- **ESP Köniz Liebefeld:** Das Dreieck Köniz/Liebefeld/Steinhölzli soll als Subzentrum der Agglomeration qualitativ weiterentwickelt werden. Der Bahnhof Liebefeld gewinnt als ÖV-Knotenpunkt zunehmend an Bedeutung, weist aber noch Optimierungspotenzial bei der Umsteigebeziehung Bahn-Bus auf. Dies wird mit diversen Massnahmen für eine bessere Fuss- und Veloverbindung angegangen.
- **ESP Köniz Juch:** Der ESP wird in den nächsten Jahren unter anderem mit dem Polizeizentrum weiterentwickelt. Die S-Bahn-Station Niederwangen liegt im Talboden im Schnittpunkt zwischen dem Wohnschwerpunkt Niederwangen Ried und dem ESP. Das grosse Potenzial soll mit einer optimalen Gestaltung der Haltestelle ausgeschöpft werden. Zwischen dem Gebiet Juch-Hallmatt und dem Zentrum Niederwangen soll eine attraktive und direkte Fuss- und Veloverbindung entstehen.
- **ESP Muri-Gümligen Bahnhof:** Die Gebietsentwicklung Lischenmoos mit einem 60 Meter hohen Wohnturm wurde an der Urne abgelehnt. Die Entwicklungspotenziale sind aber weiterhin vorhanden, so dass das Gebiet weiterhin mittel- bis langfristig zu einem urbanen Zentrumsquartier und einem Subzentrum der Agglomeration entwickelt werden soll.

Aktiv bewirtschaftete
ESP



Die **ViV-Standorte** entsprechen denjenigen aus dem AP4. Ebenso wurden die **Siedlungsbegrenzungen** aus dem AP4 übernommen.

Verkehrssintensive
Vorhaben (ViV)

Fokusräume

Im AP5 werden der Handlungsbedarf, die Teilstrategien und die Massnahmen auf **Fokusräume** heruntergebrochen. Fokusräume sind Hotspots der Siedlungsentwicklung. Sie enthalten eines oder mehrere grössere Umstrukturierungs- und Verdichtungsareale und weisen deshalb einen besonders hohen Abstimmungsbedarf mit nationalen, kantonalen und kommunalen Verkehrsmassnahmen auf. Aus kantonaler Sicht wird diese «Lupe» auf einzelne Fokusräume begrüsst. Damit wird sichergestellt, dass auf höherer Flughöhe die funktionalen Zusammenhänge verschiedener Siedlungsschwerpunkte und Landschaftsmassnahmen in Abhängigkeit mit den Verkehrsmassnahmen abgebildet und geplant werden.

Bern-Ost

Für die langfristige Siedlungsentwicklung im Raum Bern ist der Fokusraum **Bern-Ost** aus Sicht des Kantons von herausragender Bedeutung. Im Zusammenhang mit dem zu realisierenden Bypass wurden für Bern-Ost Szenarien der möglichen städtebaulichen Entwicklung erarbeitet und gestützt darauf eine Testplanung mit einem Betrachtungsperimeter von rund 900 Hektaren und einem Bearbeitungsperimeter von rund 300 Hektaren in den Gemeinden Bern, Ostermundigen und Muri ausgelöst. In diesem Perimeter liegen mehrere Gebiete, die bereits im kantonalen Richtplan verankert sind (Saali-Melchenbühlweg, Schürmatt, Lischenmoos). Im Hinblick auf das AP5 wurden diese Gebiete unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Testplanungen und des im Juni 2023 gemeinsam verabschiedeten Leitbilds «Fokusraum Bern-Ost» weiter konkretisiert. Seit 2023 ist der Fokusraum Bern-Ost im kantonalen Richtplan verankert (R_13) und wird unter Leitung des Kantons und unter Einbezug des ASTRA, der Regionalkonferenz und der Standortgemeinden koordiniert.

Fokusräume im Überblick

Die übrigen Fokusräume werden an dieser Stelle zusammenfassend mit wenigen Stichworten aufgeführt. Sie alle beinhalten ein zwischen Siedlung, Landschaft und Verkehr abgestimmtes Bündel von Massnahmen:

- Bern Bahnhof: ZBB, Veloparkierung, Zugänge für Fussverkehr, neues Verkehrsregime
- Bern Insel: Medizinal-Standort, ÖV-Erschliessung mit Doppelgelenkbussen
- Köniz Niederwangen: ESP Juch/ Hallmatt, Verkehrsdrehscheibe Bahnhof
- Ostermundigen: Umstrukturierungsgebiet und Verkehrsdrehscheibe Bahnhof
- Bern Länggasse/ Neufeld/ Vierfeld: Universitätsquartier, neue Wohnschwerpunkte
- Köniz Zentrum Liebefeld: ESP, Liebefeldpark, Doppelspurausbau S-Bahn
- Bern/ Köniz Morillon: Wohnschwerpunkt Morillongut, Sanierung der Seftigenstrasse
- Köniz Wabern/ Kehrsatz: Mehrere Entwicklungsgebiete, S-Bahn-Station Kleinwabern
- Ittigen/ Bolligen/ Stettlen-Deisswil: Perlenartig aufgereihte Entwicklungsräume
- Münsingen: Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Münsingen, Umstrukturierungsgebiet
- Flamatt/ Neueneegg: Arbeitsplatzschwerpunkte, BGK Valtraloc
- Konolfingen: Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Konolfingen, Siedlungsschwerpunkte
- Zollikofen/ Moosseedorf/ Schönbühl: Ausbau RBS, Velowege, Siedlungsschwerpunkte

Massnahmen Landschaft



Im Bereich **Landschaft** wurde die Struktur der Massnahmen im Vergleich zum AP4 grundlegend überarbeitet. Es wurden drei neue Massnahmenpakete mit Aufwertungsmassnahmen für Naturlandschaften/Gewässer, Grün- und Freiräumen im Siedlungsgebiet sowie für das «Grüne Band» entwickelt. Die Klimathematik wurde vermehrt berücksichtigt und auf Stufe der Massnahmen das Thema Klima (Hitzeminderung, Klimaanpassung, Kaltluftversorgung etc.) als Querschnittsthema behandelt. Diverse Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr wurden dementsprechend um klimatische Aspekte ergänzt.

Im **Strassenverkehr** fallen zehn Massnahmen in den A-Horizont und deren sechs in den B-Horizont. Die wichtigsten Massnahmen betreffen die **siedlungsverträgliche Ausgestaltung des Strassenraums**. Im **A-Horizont** sticht die Umgestaltung des innerörtlichen Verkehrsnetzes in Kehrsatz hervor. Auf der Bern- und Belpstrasse sowie auf dem Teilstück der Zimmerwaldstrasse zwischen Knoten Neuanschluss und Bahnübergang werden gestalterische Massnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen. Das innerörtliche Netz wird mit einer Temporeduktion und Flächengewinnen zugunsten des FV und des ÖV umgestaltet. Der Durchgangsverkehr wird dadurch vermehrt auf die Umfahrung gelenkt. In Bern sollen die Weissenstein-, Pestalozzi- und Brunnmattstrasse aufgewertet werden. Ob diese Aufwertung inkl. oder ohne Gleissanierung erfolgt, wird der Grosse Rat im 2026 definitiv beschliessen. In Bern, Ittigen und Moosseedorf stehen weitere grössere Massnahmen zur Umgestaltung und Aufwertung einzelner Strassenabschnitte an. In Schmitten soll der Dorfkern verkehrsberuhigt und die F.X. Müllerstrasse saniert werden. Im **B-Horizont** sind der Ausbau des Knotens Melchenbühl zusammen mit der Sanierung der Worbstrasse hervorzuheben. Sie sichern die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems im Zusammenhang mit der lokal geplanten Siedlungsverdichtung und dem Doppelspurausbau des Trams. Über beide Horizonte hinweg werden insgesamt fünfzehn Massnahmen zur grösseren Verträglichkeit und Attraktivität für die Anwohnenden und die Sicherheit der Velofahrenden ergriffen. Dazu gehören häufig auch Entsiegelungen sowie Bepflanzungen, was das grössere Gewicht der Klimathematik widerspiegelt und dazu beiträgt, die lokale Hitzebelastung zu reduzieren.

Massnahmen Verkehr



Beim **ÖV** fallen neun Massnahmen in den A-Horizont und sechs in den B-Horizont. Der grösste Schwerpunkt betrifft die **Elektrifizierung** der Buslinien in der Agglomeration Bern, die kontinuierlich voranschreiten soll. Im A-Horizont des AP5 sollen 44 Busse von Bernmobil und RBS elektrifiziert werden. Darüber hinaus sollen vier neue Buslinien eingeführt werden, die von Beginn weg mit Elektrobussen betrieben werden und die Beschaffung 16 weiterer Fahrzeuge erfordern.



Mit der Weiterentwicklung der Erschliessung des Inselareals wird das ÖV-Netz für einen der grössten Verkehrserzeuger der Stadt und Agglomeration Bern verbessert. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB Insel) zeigt, dass im Teilgebiet «Inselspital» zwischen 2016 und 2040 eine Zunahme von rund 6'000 ÖV-Fahrten (+43%) zu erwarten ist. Als Bestvariante wird die Linie 12 mit Doppelgelenkbussen betrieben und bis zum Premium-ESP Ausserholligen (Europaplatz) verlängert, um die Anbindung des Inselareals an diese wichtige Drehscheibe zu gewährleisten. Hierzu sollen im A-Horizont acht Doppelgelenktrolleybusse für die Linien beschafft werden. Diese werden mit grösseren Batterien ausgerüstet, so dass auf dem neuen Streckenabschnitt zwischen der heutigen (Holligen) und der künftigen Endhaltestelle (Europaplatz) auf den Bau einer Fahrleitungsverlängerung verzichtet werden kann (Einsparungen von rund 4 Mio. CHF).

Weiterentwicklungen des ÖV-Netzes betreffen im Weiteren die Tramerschliessung von Ostermundigen und längerfristig die Realisierung einer zweiten Tramachse. Im B-Horizont soll zudem die Buslinie 38 zwischen Schönbühl und Bärswil/Mattstetten bis zum Shoppyland und in einer zweiten Etappe bis Münchenbuchsee verlängert werden. Längerfristig sollen Bümpliz und die Länggasse mit einer neuen Tangentiallinie Bern Nordwest besser miteinander verbunden werden

Aufwertungen von Bushaltestellen in der Stadt Bern und in mehreren Gemeinden bilden einen weiteren Schwerpunkt des AP5. Dazu gehören beispielsweise der Ausbau des Bushofs in Münsingen, ein Bündel von Aufwertungsmassnahmen in der Stadt Bern, Bushaltestellen in Wünnewil-Flamatt, Wohlen oder Worb. Häufig werden dabei auch Entsiegelungen und klimawirksame Begrünungen sowie eine Verbesserung für den Veloverkehr (Haltestellenumfahrungen, Schaffung zusätzlicher Veloabstellplätze) realisiert.

Die Massnahmen zu den ÖV-Knoten sind eng abgestimmt mit den übergeordneten Projekten im Rahmen der **STEP-Ausbauschritte** wie beispielsweise den Entflechtungen in Holligen, Wankdorf Süd-Ostermundigen und Gümligen Süd sowie den Wendegleisen in Bern Brünnen und Münsingen und dem Ausbau Bahnhof Münsingen (vgl. auch Kapitel zu den kantonalen Prioritäten im Verkehr).



Für den **Fuss- und Veloverkehr** enthält das AP5 eine grosse Anzahl an Massnahmen – insgesamt 56 im A- und 40 im B-Horizont. Die Velooffensive von Stadt und Region Bern wird dadurch mit Hochdruck weitergeführt.

Ein Schwerpunkt betrifft Massnahmen für ein **sicheres und attraktives Fuss- und Velowegnetz**. Hierzu ist eine Vielzahl auch grösserer Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. In der Stadt Bern sollen mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten mehrere Strassen aufgewertet werden (Autobahnanschluss Bümpliz, Bollwerk, Effingerstrasse Abschnitt Belpstrasse – Loryplatz und Morillonstrasse). Diese grösseren Massnahmen werden mit einem bunten Strauss kleinerer Pauschalmassnahmen ergänzt, die die Situation insbesondere für den Veloverkehr sehr stark verbessern. Darüber hinaus werden auch anstehende Strassensanierungen genutzt, um das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Dies ist zum Beispiel in Köniz bei der Sanierung der Freiburgstrasse sowie in Bern bei der Aufwertung der Sandrainstrasse der Fall. Ausserdem wird ein verstärkter Fokus auf die Erhöhung der Sicherheit für den Veloverkehr gesetzt. So werden Quartierstrassen der Stadt Bern und Abschnitte ausserhalb der Stadt aufgewertet (Halenbrücke – Thalmatt, Tägertschi – Konolfingen, Herrenschwanden – Kirchlindach).

Das **Schliessen von Netzlücken und der Ausbau** der Veloinfrastruktur bildet einen zweiten Schwerpunkt. So sollen in Belp mehrere Netzlücken geschlossen und in Kehrsatz die bestehende Umfahrungsstrasse zu einer Mischverkehrsstrasse umgestaltet werden. Damit ergibt sich ein Attraktivitätssprung für den Veloverkehr zwischen Gürbetal/Belp und Bern/Köniz. In Münsingen soll am südlichen Perronende mit der neuen Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr eine wesentliche Netzlücke geschlossen werden, dies kombiniert mit einer neuen Bike+Ride-Anlage auf der Ostseite der Unterführung. Zwischen Wichtrach – Münsingen – Belp soll eine neue Velohauptverbindung realisiert werden. In Ostermundigen werden die Veloverbindungen entlang der Zollgasse und dem Wegmühlegässli ausgebaut und in Bern werden mehrere Strecken in der Stadt Bern (Autobahnanschluss Bümpliz, Bremgartenstrasse, Rosengarten, Zieglerstrasse, Flanierweg / Viererfeld) velogerecht umgestaltet.

Weitere Massnahmen tragen zu einer **fussgängerfreundlichen Innenstadt** bei und schaffen neue attraktive Verbindungen. Drei grössere Projekte in Bern sind die Umgestaltungen der Hodlerstrasse, des Bären- und Waisenhausplatzes und der Schützenmatte. Zusätzlich zu erwähnen ist die Bahnunterführung Liebefeld.

Ebenfalls zur Steigerung der Attraktivität des Veloverkehrs werden im AP der 5. Generation die Möglichkeiten der **Veloparkierung** ausgebaut. So werden in Ostermundigen, Münsingen und am Europaplatz je eine und im Raum Bahnhof Bern mehrere grössere Velostationen gebaut. Die Stadt Bern hat zusätzlich ein Programm zur Errichtung von Veloabstellplätzen in dicht bebauten Quartieren.



Ausgangspunkt für die Massnahmen zur Förderung der **kombinierten Mobilität** bilden umfassende konzeptionelle Grundlagen mit einem Zielbild zu den Verkehrsdrehscheiben in der Agglomeration Bern. Daraus konnten bereits verschiedene Massnahmen abgeleitet werden, die in das AP5 eingeflossen sind. So wird die Verkehrsdrehscheibenfunktion bei den Bahnhöfen Belp und Münsingen mit verschiedenen Massnahmen stark ausgebaut. Dies gilt auch für den Europaplatz und die Bahnhöfe Niederwangen, Ostermundigen und Liebefeld.

Zudem wurde in den vergangenen Jahren das Veloverleihsystem Publibike inkl. E-Bikes in der ganzen Stadt und angrenzenden Gemeinden flächendeckend ausgerollt, was die kombinierte Mobilität weiter gestärkt hat. In den nächsten Jahren soll dieses nun zu einem «regionalen Veloverleihsystem 2026+» ausgebaut werden.

Die Massnahmen zur **nachfrageorientierten Mobilität** betreffen wie in den vorangehenden AP vorab die Umsetzung des Verkehrsmanagements. Dadurch soll die verkehrsträgerübergreifende Leistungsfähigkeit und die Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem Auto und im ÖV verbessert. Im AP5 steht nun insbesondere die Umsetzung des Verkehrsmanagements im Raum Belp an. Zudem sollen mit Studien zur Parkierungssituation am Wohlensee und zur regionalen Parkplatzbewirtschaftung Grundlagen für weitere Massnahmen im AP6 bereitgestellt werden.



Die untenstehende Tabelle zeigt die **Kosten der Verkehrsmassnahmen** im A- und B-Horizont differenziert nach den verschiedenen Massnahmenkategorien:

◀ Kosten der Verkehrsmassnahmen

Kategorie	A-Horizont Mio. CHF	B-Horizont Mio. CHF	Total Mio. CHF	A-Horizont in %	B-Horizont in %	Total in %
Total	274.6	173.9	448.4	100%	100%	100%
MIV	37.8	26.4	64.1	14%	15%	14%
ÖV	40.4	14.0	54.4	15%	8%	12%
FVV	186.5	125.0	311.5	68%	72%	69%
KM	9.9	6.0	15.9	4%	3%	4%
NM	0.0	2.5	2.5	0%	1%	1%



Es ergeben sich insgesamt Kosten von rund 275 Mio. CHF im A-Horizont und 174 Mio. CHF im B-Horizont. Dies entspricht einer Verringerung der Kosten um rund 235 Mio. CHF gegenüber dem AP4. Im A-Horizont entspricht dies Kosten von 489 CHF pro Kopf der Präsenzbevölkerung (Einwohnende plus mit 50 Prozent gewichtete Anzahl Beschäftigte), was dem tiefsten Wert unter den Berner AP entspricht. Im B-Horizont ergibt sich ein Wert von 309 CHF pro Kopf der Präsenzbevölkerung. Der mit Abstand höchste Anteil (68%) der Kosten im A-Horizont fällt auf den Fuss- und Veloverkehr (FVV).

AP5 Biel/Lyss

Die Stadt Biel bildet mit heute rund 55'000 Einwohnenden die Kernstadt einer Agglomeration von rund 125'000 Einwohnenden. Die Stadt Lyss mit 16'000 Einwohnenden sticht als wichtiges Teilzentrum hervor. Die Agglomeration Biel/Lyss ist Teil der Jurasüdfuss-Achse und weist starke Bezüge zum Berner Jura im Norden und zum Rand der Agglomeration Bern im Süden auf.



▲ Blick auf die Stadt Biel – in der Mitte der Bahnhof, im Vordergrund der Bielersee. Quelle: Roman Burri Fotografie

Zweisprachiger Lebens- und Wirtschaftsraum mit Wachstumspotenzial

Die Agglomeration Biel/Lyss ist ein attraktiver, **zweisprachiger** Lebens- und Wirtschaftsraum. Sie hat in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum erlebt und möchte die Voraussetzungen für ein **weiteres Wachstum** um rund 15'500 Einwohnernde und 4'100 Beschäftigte bis 2040 schaffen, wobei dieses Wachstum weitgehend **im Agglomerationskern und den Zentrumsgemeinden** erfolgt.

Das Wachstum führt zu einer anhaltenden Bautätigkeit, wachsenden Mobilitätsbedürfnissen und einem steigenden Nutzungsdruck auf Landschafts- und Naturräume. Die Agglomeration Biel/Lyss weist genügend Baulandreserven auf, um das erwartete Wachstum bis 2040 zum grössten Teil in den vorhandenen Bauzonen aufzunehmen. Dafür müssen die Baulandreserven und **Verdichtungspotenziale** im Agglomerationskern und auf den Agglomerationsachsen konsequent genutzt werden.

Beim ÖV wird zwischen 2019 und 2040 eine starke Zunahme der Nachfrage erwartet, insbesondere auf den Bahnlinien mit einer Zunahme von über 50%. Angesichts der kurzen Distanzen und der weitgehend flachen Topographie hat der Veloverkehr ein grosses Potenzial, das noch nicht ausgeschöpft ist. Beim MIV hat die **Ostumfahrung Biel «A5-Ostast»** die erwartete Entlastung erzielt. Das Strassennetz ist aber insbesondere auf der West- und Nordachse in Biel sowie auf der A6 zwischen Biel und Lyss und während den Hauptverkehrszeiten ausgelastet.

Zum **Zubringer rechtes Bielerseeufer** (Porttunnel) und zur Schliessung der Netzlücke der Nationalstrasse sind Entscheide noch ausstehend. Im Rahmen einer Gesamtmobilitätsstudie werden bis Mitte 2025 der Nutzen und die Wirkung des Porttunnels und eines Juratunnels bzw. des Alternativvorschlags «Westast so besser» abgeklärt und alternativen Lösungsansätzen in den Bereichen ÖV, Fuss- und Veloverkehr und Verkehrsmanagement gegenübergestellt. Das Ausführungsprojekt für die A5 Westumfahrung Biel wurde 2021 aufgrund der Empfehlungen aus dem «Dialogprozess Westast Biel» abgeschrieben: Der A5-Westast wird nicht realisiert. Stattdessen sollen kurz- und mittelfristige Massnahmen zur verträglicheren Abwicklung des Verkehrs im Westen von Biel umgesetzt werden. Auch das Projekt Regiotram zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem Premium-ESP Bözingenfeld im Osten der Stadt Biel wurde abgeschrieben. Die Agglomeration fokussiert stattdessen auf den Ausbau und die Optimierung des Bahn- und Busangebots. Als Grundlage dienen das ÖV-Konzept 2035 und die Vision S-Bahn Biel 2045.

Auch ohne verkehrliche Grossprojekte will sich die Agglomeration Biel/Lyss weiterentwickeln. Dabei muss die künftige Entwicklung kurz- und mittelfristig mit dem heute bestehenden Verkehrsnetz bewältigt werden. Daraus ergibt sich folgende Zielsetzung für das AP5: Lebens- und Umweltqualität verbessern und Bevölkerungswachstum und wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen **ohne neue grosse Verkehrsinfrastrukturen** in den nächsten 15 bis 20 Jahren.

Der Perimeter des AP Biel/Lyss umfasst die BeSA-Gemeinden der Agglomeration Biel/Bienne sowie Lyss. Es sind dies die Stadt Biel und 20 Gemeinden der Planungsregion seeland.biel/bienne sowie drei Gemeinden der Planungsregion Jura bernois.Bienne. Gegenüber dem AP4 wurde der Perimeter nicht verändert. Die Gemeinde Lengnau ist Teil der Agglomeration Grenchen, wobei Grenchen kein AP5 eingereicht hat.

A5-Ostast zeigt Wirkung

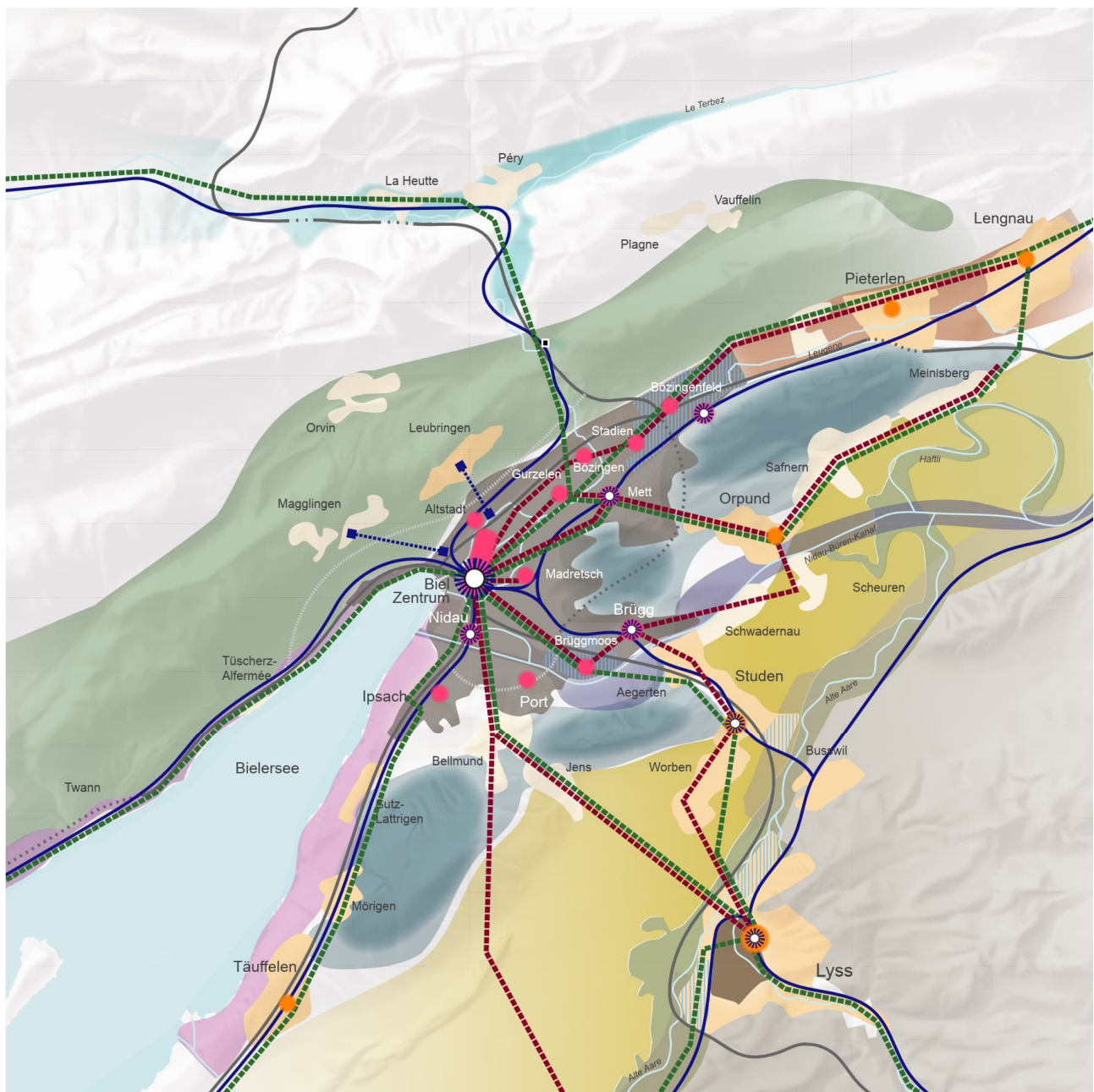
Entscheide Zubringer rechtes Bielerseeufer im 2025, A5-Westast und Regiotram abgeschrieben

Perimeter



▲ Perimeter des AP Biel/Lyss

Zukunftsbild und Ziele



Das Zukunftsbild beschreibt den angestrebten Zustand der Agglomeration Biel/Lyss im Jahr 2040. Es baut auf dem Zukunftsbild des AP4 auf und wurde wie folgt weiterentwickelt:

- Der Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel sind neu im Zukunftsbild verankert.
- Die Inhalte zu Landschaft und Freiraum wurden auf Basis des Konzepts Freiraumnetz überarbeitet.
- Die Zentrumsstruktur im Agglomerationskern wurde verfeinert. Die Gebiete Nidau, Altstadt Biel, Stadien, Bözingenfeld und Bruggmoos (neuer Standort Regionalspital) wurden als Orts- bzw. Quartierzentren hinzugefügt.
- Das ÖV-Netz wurde auf Grundlage des ÖV-Konzepts 2035 und der Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045 aktualisiert.
- Mögliche langfristige Ergänzungen des Strassennetzes, über die noch nicht entschieden ist, werden zur Orientierung abgebildet und als solche bezeichnet. Das betrifft insbesondere den Porttunnel zur Entlastung von Nidau und Port und den Juratunnel.

Das Zukunftsbild 2040 präsentiert sich wie folgt:

Der **Agglomerationskern** ist ein zusammenhängender, dichter Stadtraum mit qualitativ hochwertigen Strassenräumen, Plätzen und Grünräumen. In den Zentrumsgebieten und entlang der Hauptachsen sind Wohnen, Arbeiten und Freizeitnutzungen durchmischt. Die Gestaltung des öffentlichen Raums mit Entsiegelung, Begrünung, Beschattung und Wasserelementen sorgt für ein gutes Stadtklima und fördert die Biodiversität. Der Agglomerationskern hat dank konsequenter Siedlungsentwicklung nach innen den grössten Teil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums der Region aufgenommen.

Die **Agglomerationsachsen** verbinden die Orte entlang der leistungsfähigen Linien des öffentlichen Verkehrs. Die Siedlungen haben teils städtischen, teils dörflichen Charakter, sind sorgfältig verdichtet und städtebaulich aufgewertet. Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum konzentriert sich auf das Regionalzentrum Lyss und die teilregionalen Zentren Orpund, Pieterlen und Studen.

Im **ländlichen Siedlungsraum** sind die dörflichen Strukturen erhalten. Die Siedlungen sind kompakt und voneinander getrennt. Die Dörfer dienen hauptsächlich dem Wohnen, dem lokalen Gewerbe und der Landwirtschaft. Das Wachstum der Bevölkerung ist moderat. Die Entwicklung fokussiert auf die Ortskerne und die Siedlungserneuerung.

Die **Arbeitsschwerpunkte** bieten Raum für industrielle, gewerbliche und Dienstleistungsnutzungen, verfügen über eine direkte Anbindung an das übergeordnete Strassennetz und sind entsprechend ihrer Nutzungsdichte angemessen mit dem ÖV erschlossen und für den Fuss- und Veloverkehr gut erreichbar.

Biel ist die **Zentrumsstadt** der Region und bietet ein umfassendes zweisprachiges Versorgungs-, Bildungs-, Kultur- und Sportangebot. Die Innenstädte von Biel und Nidau sind attraktive Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitorte.

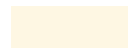
Die **Orts- und Quartierzentren** im Stadtraum schaffen Identität, sind Begegnungsorte, sichern die wohnortnahe Versorgung der umliegenden Quartiere und ermöglichen so kurze Wege im Alltag.

Lyss ist das **Regionalzentrum** mit Versorgungsfunktionen und Einrichtungen von regionaler Bedeutung. Mit seinen Zentrumsfunktionen und Entwicklungspotenzialen ergänzt und entlastet Lyss den Agglomerationskern.

Die **teilregionalen Zentren** auf den Agglomerationsachsen bieten für die umliegenden Gemeinden Versorgungsangebote und zentrale Einrichtungen (Einkauf, Schule, Gesundheitsversorgung und andere öffentliche Dienste).

Der **ÖV** bildet das Rückgrat der Mobilität. Fünf S-Bahn-Achsen sind das Grundgerüst des öffentlichen Verkehrs. Sie erschliessen die Agglomeration im 30-Minuten-Takt. Im Agglomerationskern sowie zwischen Biel und Lyss verkehrt die S-Bahn im 15-Minuten-Takt. Die Hauptachsen des Bus-Netzes ergänzen die S-Bahn. Sie verbinden die Regionalzentren mit dem Agglomerationskern im 15 Minuten-Takt und die Zentren im Agglomerationskern im 7.5 Minuten-Takt. Im ländlichen Raum verbinden die regionalen Buslinien die Dörfer mit den Versorgungszentren und Bahnhaltstellen auf den Agglomerationsachsen und bieten attraktive Umsteigebeziehungen auf die Bahn. Flexible Lösungen in Randzeiten und für periphere Randgebiete ergänzen das Angebot. Busspuren und ein intelligentes VM gewährleisten optimierte und stabile Reisezeiten.

Für den **Fuss- und Veloverkehr** bestehen flächendeckend direkte und sichere Wege. Gut ausgebautе Velohauptverbindungen führen auf den Agglomerationsachsen direkt und sicher in den Agglomerationskern und verbinden die Zentren im Stadtraum. Das Velowegnetz und sichere, direkte und attraktive Verbindungen für den Fussverkehr verbinden



Wohn- und Arbeitsgebiete, Orts- und Quartierzentren, ÖV-Haltestellen und Naherholungsgebiete.



Der **MIV** wird auf die Autobahnen und Hauptverkehrsachsen gelenkt. Die Siedlungsgebiete werden auf möglichst direktem Weg über die Autobahnanschlüsse und wenige Hauptverkehrsachsen erreicht (Kammersystem). Das übrige Strassennetz dient der Feinerschliessung und ist siedlungsorientiert gestaltet. Ein VM gewährleistet einen flüssigen Verkehrsablauf, so dass die örtliche Belastbarkeit der Strassenräume nicht überschritten wird. Zentrumsbereiche, Ortskerne und Wohnquartiere sind als Niedrigtempozonen gestaltet.



Verkehrsdrehscheiben liegen an wichtigen Knoten im ÖV-, Velo- und Fusswegnetz und ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Sie sind kundenfreundlich gestaltet und bieten nebst attraktiven ÖV-Haltestellen, Veloabstellanlagen und Bikesharing auch weitere Angebote wie Carsharing, Taxi, Lastenveloverleih, Park-and-Ride sowie Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten.

Zehn **Landschaftsräume** mit unterschiedlichem Charakter bieten Raum für Natur, Landwirtschaft und Bevölkerung. Das Naherholungsangebot ist vielfältig, wohnortnah und gut erreichbar. Die natürlichen Lebensräume sind intakt. Die Landschaftsräume wirken als Kaltluftkorridore zur Verbesserung des Stadt- und Ortsklimas und dienen als Rückzugsorte in Hitzeperioden.



Das **Jura-Portal** verläuft entlang der Schüss, die den rauen Charakter des Jura mit der Bieler Stadtlandschaft zusammenbringt. Die Gewässerräume der Schüss und des Terbez fungieren als verbindendes Element für die Freizeitnutzung und als ökologischer Korridor.



Die **Juraflanke** prägt die gesamte Region. Sie hat grossen Erlebnis-Charakter und bietet Raum für Wanderungen, Velofahrten und Spaziergänge.



Der Landschaftsraum **Jurasüdfuss** mit seiner Wein-Kulturlandschaft ermöglicht freizeitliche Erholung am Wasser genauso wie in den Hanglagen. Die vielen Sichtbezüge und Ausblicke in die Landschaft sind eine wesentliche Qualität dieses Panoramaraums.



Im **Leugene-Tal** treffen Industrie und Natur, Erholung und Sport aufeinander. Das Areal der Tissot-Arena schafft einen freiräumlichen Brückenschlag zur Schüss.



Die vier **Erholungswälder** Büttenberg, Längholz, Jäissberg und Oberholz befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsgebiet und bieten ihren Nutzenden Erholungs- und Sportmöglichkeiten. Der Regionale Waldplan (RWP) ist in sämtlichen Planungen zu berücksichtigen. Das Agglomerationsprogramm kann den Wald nur hinweisend einbeziehen.



Die **Alte Aare** bildet einen revitalisierten, ökologisch wertvollen Landschaftsraum mit punktuellen Aufenthaltsbereichen, die den historischen Gewässerlauf und die Auenlandschaft erlebbar machen.



Der **Lysser Bogen** bildet ein wertvolles zusammenhängendes Naherholungsgebiet mit Gewässerräumen, Wald- und Kulturlandschaften unmittelbar am Lysser Siedlungsgebiet.



Die **Freiraumkette** am südlichen Ufer des **Bielersees** ist eine Abfolge von unterschiedlichen Orten für verschiedene Nutzungen am und im Wasser. Ein attraktiver Uferweg verbindet die unterschiedlichen Freiräume.



Der **Landschaftsraum Seeland** ist eine weite Ebene mit viel Potenzial zur Freizeitnutzung. In der Agglomeration zeigt sie sich als offene Kammer, in der sich landwirtschaftlich geprägte Nutzungen gepaart mit Freizeitaktivitäten sammeln.



Der **Nidau-Büren-Kanal** ist ein Rückgrat für Freizeitaktivitäten in der Agglomeration. Er bietet sowohl Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser als auch schnelle Verbindungsachsen und einen wichtigen ökologischen Korridor.

Handlungsbedarf

Im AP5 wird der Handlungsbedarf gezielt priorisiert. Ein prioritärer Handlungsbedarf wird bei der Freiraumqualität und -vernetzung identifiziert. Handlungsbedarf besteht auch bei der weiteren Ausschöpfung der Potenziale für eine sorgfältige und qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen. Im Verkehr sollen die Anstrengungen zur Reduktion und Verlagerung des MIV auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr fortgesetzt und die Verkehrssicherheit und Strassenraumqualität weiter verbessert werden.

Im Bereich **Siedlung und Landschaft** besteht folgender Handlungsbedarf:

- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken: Das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum kann durch die Nutzungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet abgedeckt werden. Dazu müssen weitere im RGSK bezeichnete Entwicklungsgebiete planerisch vorangetrieben werden.
- Der Siedlungsraum Aegerten – Studen – Worben entlang der S-Bahn zwischen Biel und Lyss hat grosses Potenzial. Es ist zu klären, welche Entwicklung hier langfristig angestrebt wird und welche Mobilitätsangebote dazu erforderlich sind.
- Hohe Freiraumqualität sichern: Um eine hohe Siedlungs- und Lebensqualität im Sinne des Zukunftsbildes zu erreichen, müssen im Siedlungsgebiet ausreichende und vielfältig nutzbare Frei- und Grünräume (Plätze, Parkanlagen, Spielflächen, Aufenthaltsbereiche) geschaffen werden.
- Ausgehend vom Konzept Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss sollen gemeinsam mit den Gemeinden Umsetzungsprojekte entwickelt und realisiert werden.
- Die Siedlungsentwicklung soll auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden. Es ist auf eine gute Nutzungsdurchmischung, fussgängergerichte Siedlungsstrukturen und das Mobilitätsangebot zu achten.

Der **Verkehr** ist auf eine siedlungsverträgliche und emissionsarme Mobilität auszurichten:

- Im **Strassenverkehr** stehen die Umgestaltung und die Aufwertung der Stadtachsen im Vordergrund. Besonders hoch ist der Handlungsbedarf auf der Westachse Bruggmoos-Seevorstadt und in den Zentrumsgebieten von Biel und Nidau. Darüber hinaus sollen auch weitere Strassenräume siedlungsverträglich neugestaltet werden. Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum und die Verkehrssicherheit sind zu erhöhen, die Verhältnisse für den Wirtschaftsverkehr zu verbessern.
- Im **ÖV** sind die Ost-West-Verbindungen im Agglomerationskern zu verbessern, die Arbeitsplatzschwerpunkte ESP Bözingenfeld und Bruggmoos noch besser anzubinden, einzelne Gebiete neu zu erschliessen und Taktichten zu erhöhen. Des Weiteren sind Behinderungen des Busverkehrs zu reduzieren und Buspriorisierungen zu fördern. Die Elektrifizierung der Buslinien ist voranzutreiben.
- Im **Fuss- und Veloverkehr** sind die Verbindungen zu den Arbeitsschwerpunkten ESP Bözingenfeld und Bruggmoos weiter zu verbessern. Auf den Agglomerationsachsen sind die Netzlücken im Velowegnetz zu schliessen, um durchgehende Velobahnen und Velohauptverbindungen bis ins Agglomerationszentrum anbieten zu können. An den Bahnhöfen Biel und Lyss sind die Querung der Gleisanlagen und der Zugang zum ÖV weiter zu verbessern.
- Bei der **kombinierten Mobilität** liegt der Fokus auf den Bahnhöfen Biel und Lyss als zentrale Verkehrsdrehscheiben der Agglomeration. Sie sind sowohl bezüglich ihrer Funktion für die Mobilität als auch als städtische Räume zu verbessern und zu stärken.
- Bei der **nachfrageorientierten Mobilität** sind die Kapazitäten und Verkehrsabläufe durch das VM zu optimieren, die Parkplatzbewirtschaftung ist zu verstärken und das Parkleitsystem in Biel auszubauen.

Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft



Handlungsbedarf Verkehr



Teilstrategien

Die Teilstrategien zeigen, wie die Agglomeration Biel/Lyss auf den Handlungsbedarf reagieren will. Sie orientieren sich am langfristigen Zukunftsbild 2040, legen den Fokus aber auf eine zügige Umsetzung bis ca. 2035 (A- und B-Horizont des AP5):

Teilstrategie Siedlung und Landschaft



Die **Siedlungsentwicklung wird nach innen gelenkt** und auf Neueinzonungen verzichtet. Hierzu wird folgende Strategie verfolgt:

- Die Siedlungsräume sollen primär im Agglomerationskern und in den Zentrumsorten an den leistungsfähigen Bahnlinien verdichtet werden, wo die Erschliessung mit dem ÖV gut und die Versorgungsqualität bereits hoch ist. Im ländlichen Raum sollen die dörflichen Strukturen erhalten werden.
- Die Orts- und Quartierzentren sollen in ihren Versorgungsfunktionen gestärkt werden und kurze Alltagswege ermöglichen.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen soll für die Verbesserung der Siedlungsqualität genutzt werden. Siedlungen, Strassenräume, Plätze und Grünräume sollen eine hohe Nutzungs- und Gestaltungsqualität aufweisen.
- Die Siedlungsentwicklung soll auf eine platzsparende und emissionsarme Mobilität ausgerichtet werden.
- Mit dem Konzept Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss werden die Grundlagen bereitgestellt, um die Agglomeration ausgehend von Landschaftsräumen zu denken und weiterzuentwickeln. In einer ersten Phase wurde ein Zielbild mit Handlungsansätzen erarbeitet und daraus die neue Teilstrategie Landschaft und Freiraum hergeleitet. Zentrale Strategieelemente betreffen die Gestaltung der Stadt- und Agglomerationslandschaften, die Schaffung eines engmaschigen Freiraumnetzes und die Unterscheidung in Intensivräume, stille Zonen und ökologische Nischen. Weiter sollen einladende Übergänge vom Siedlungsgebiet in den Naherholungsraum die Landschaftsräume für die Bevölkerung unmittelbar erfahrbar machen und die ökologische Vernetzung und Landschaftsentwicklung gezielt gefördert werden.

Teilstrategie Verkehr



Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum führt – bei gleichbleibendem Mobilitätsverhalten – zu einem weiteren Verkehrswachstum. Das bestehende Netz ist aber weitgehend ausgelastet und in den Siedlungen lässt sich der Strassenraum kaum mehr erweitern. Das Verkehrswachstum soll deshalb möglichst flächensparend und siedlungsverträglich abgewickelt werden. Das AP Biel/Lyss verfolgt hierzu analog zur kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie die **4V-Strategie**. Weiter sollen Verkehrsmittel optimal genutzt und kombiniert werden können und Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützt werden. Auf dieser Grundlage entstehen die folgenden verkehrsmittelspezifischen Teilstrategien:

- Der **Strassenverkehr** ist innerorts durch Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität und guten Bedingungen für den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr siedlungsverträglich gestaltet und die Situation für den Wirtschaftsverkehr verbessert. Die untergeordneten Strassen in den Quartieren und Ortschaften werden verkehrsberuhigt (Tempo-30- oder Begegnungszonen). Die Sicherheit auf dem Strassennetz wird durch das Black Spot Management laufend verbessert. Mit dem A16-Vollanschluss Biel Nord werden Leubringen und Magglingen an die Autobahn Richtung Biel angebunden und so die Stadt vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Verlegung des A6-Anschlusses Studen und der Ausbau zu einem Vollanschluss durch den Bund entlastet langfristig mehrere Ortsdurchfahrten. Mit neuen Erschliessungsstrassen wird langfristig die Erreichbarkeit des Arbeitsschwerpunkts Lyss-Nord und der Kiesgrube Chrüzwald verbessert sowie das Siedlungsgebiet im Zentrum von Lyss entlastet.

- Der **ÖV** wird auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt. Der Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld soll mit der S-Bahn noch besser erschlossen werden. Hierzu sind Linienerweiterungen und eine neue Tangentialverbindung vorgesehen. Damit einher gehen Taktverdichtungen und die Prüfung zusätzlicher S-Bahn-Haltestellen für innerstädtische Zentren.



Das Busnetz wird ausgehend vom ÖV-Konzept 2035 zielgerichtet weiterentwickelt. Die Netz- und Angebotsstruktur ermöglicht im Vollausbau eine Kapazitätserhöhung um 50 Prozent. Der Agglomerationskern wird auf den städtischen Hauptbuslinien im 10 Minuten-Takt erschlossen, während Spitzenzeiten mindestens im 7.5 Minuten-Takt. Auf Strassen mit hoher Auslastung wird der ÖV mit baulichen Massnahmen wie Busspuren oder durch das VM priorisiert. In Lyss wird das Ortsbusnetz erweitert und die Anschlüsse auf die Bahn verbessert. Mit der Elektrifizierung der Busse werden Lärm- und Luftbelastung sowie der CO₂-Ausstoss reduziert.

- Die «Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland» wurde parallel zum AP4 erarbeitet und wird im AP5 übernommen. Das Potenzial des **Veloverkehrs** soll mit einem differenzierten Velowegnetz ausgeschöpft werden, indem für alle Zielgruppen eine attraktive Veloinfrastruktur geschaffen wird. Dabei wird unterschieden zwischen Velobahnen (überörtlichen Vorrangrouten) mit hohem Ausbaustandard für den Pendlerverkehr und Hauptverbindungen. Hauptverbindungen sind einerseits die «Mittelachse Biel», eine Veloroute als strukturierende West-Ost-Verbindung zwischen Seeufer, Stadtzentrum und dem ESP Bözingenfeld. Andererseits sind dies direkte Routen für geübte Velofahrende primär entlang von Hauptverkehrsachsen oder Komfortrouen für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, die wo möglich auf separaten Wegen oder über verkehrsberuhigte Strassen geführt werden. Weiter soll die Signalisation verbessert werden, um die Sichtbarkeit des Velowegnetzes zu erhöhen und die Orientierung zu erleichtern.



Die Attraktivität für den **Fussverkehr** soll im Siedlungsgebiet gesteigert werden, indem Trennwirkungen von Verkehrsinfrastrukturen reduziert und die Aufenthaltsqualität erhöht wird. Ein engmaschiges Fusswegnetz im urbanen Raum soll möglichst kurze Wege ermöglichen.

- Die **kombinierte Mobilität** wird durch das Stärken von wichtigen ÖV-Haltestellen im Agglomerationskern als Verkehrsdrehscheiben gefördert. Sie verknüpfen verschiedene Mobilitätsformen und ermöglichen dadurch für jede Strecke die Wahl des effizientesten Verkehrsmittels. Die Verkehrsdrehscheiben werden auf die Umsteigebeziehung zwischen ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr und Sharing-Angeboten ausgerichtet und bieten Serviceangebote und Einkaufsmöglichkeiten.



Weiter wird das Bikesharing-Angebot in der Stadt Biel ausgebaut und auf den Agglomerationskern und Lyss ausgedehnt. Schliesslich ermöglichen Park-and-Ride-Angebote die Anbindung von schlecht erschlossenen Gebieten an den ÖV.

- Die Strategie im Bereich der **nachfrageorientierten Mobilität** zielt auf die Einführung eines flächendeckenden VM im Agglomerationskern. Das VM priorisiert den ÖV und optimiert den Verkehrsfluss, insbesondere im Umfeld der Autobahnanschlüsse und auf den Hauptverkehrsachsen. Weiter fördert ein regional abgestimmtes Parkplatzmanagement für die wichtigsten Zielgebiete die Verlagerung auf flächensparende Verkehrsmittel.



Massnahmen

Massnahmen Siedlung



Das AP Biel/Lyss enthält 21 Siedlungsmassnahmen, davon 16 im A-Horizont, die konsequent auf die Siedlungsentwicklung nach innen ausgerichtet sind. Auf Einzonungen wird verzichtet. Der Fokus liegt auf der Entwicklung von 15 Umstrukturierungsgebieten (zwölf Areale im A-Horizont, drei Areale im B-Horizont), der Weiterentwicklung der Arbeitsschwerpunkte ESP Bözingenfeld, Bahnhof Biel und Bruggmoos (im A-Horizont) sowie drei grösseren Bauzonenreserven für Wohnen und Mischnutzung (ein Areal im A-Horizont, zwei Areale im B-Horizont).

Im Folgenden werden zunächst die wichtigsten Massnahmen im Bereich Wohnen im A- und B-Horizont betrachtet.

Wohnschwerpunkte



Das AP5 umfasst drei **Wohnschwerpunkte** (Bischofkänel West und Ost in Biel sowie das Römerareal in Orpund). Zusätzlich zu nennen ist der im RGSK Biel-Seeland aufgeführte Wohnschwerpunkt Gwertmatte (ehemals AGGLOlac). Dieser liegt auf dem ehemaligen Expo-Gelände direkt am See. Zur Entwicklung des Areals bestand eine Planung, die jedoch 2021 von den Stadtparlamenten Biel und Nidau verworfen wurde. Der Wohnschwerpunkt bleibt mit seinen 9.3 ha aus Sicht des Kantons prioritär.

Umstrukturierungs- und Verdichtungs- gebiete

Die **Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete** (mehrheitlich im A-Horizont) sind zentral gelegen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Ihre Entwicklung schafft Wohn- und Arbeitsraum an geeigneten Standorten und erhöht die Siedlungsqualität.

Ein Schwerpunkt liegt im westlich an den Premium-ESP Bözingenfeld angrenzenden **Stadtteil Mett/Gottstatt**. So werden im A-Horizont neue Überbauungsordnungen für die Gebiete Mett-Zentrum Süd, Mühlematte und das Stadionareal Gurzelen erarbeitet. Damit werden die Voraussetzungen für eine mittel- bis langfristig Erneuerung und Verdichtung bereitgestellt. Erste darauf aufbauende Baugesuche werden im Jahr 2029 erwartet. Für das Areal im Bereich des früheren Bahnhofs Mett wird im B-Horizont ein städtebauliches Konzept für ein neues Quartier mit gemischter Nutzung und Platz für Kleingewerbe erarbeitet. Darin werden auch die nicht mehr benötigten Teile des Bahnareals miteinbezogen.

Im Umfeld der Bahnhöfe **Nidau** und **Brugg** sind weitere Arealentwicklungen im A-Horizont vorgesehen, während beim Bahnhof **Lyss** zwei Areale im A-Horizont realisiert werden.

Auf dem fast 9 ha grossen Areal des heutigen Regionalspitals in **Biel Beaumont** wird ab 2030 ein neuer Stadtbaustein entstehen. Im A-Horizont sollen die Weichen für die schrittweise Umnutzung nach dem Wegzug des Spitals gestellt werden.

Arbeitsschwerpunkte



Das AP5 umfasst drei **Arbeitsschwerpunkte**, deren Umsetzung eine Daueraufgabe darstellt. Es sind dies die auch aus kantonaler Sicht prioritären ESP-Standorte Bözingenfeld, Biel Bahnhof und das Bruggmoos. Mit dem neuen Regionalspital im Bruggmoos und dem Campus der Fachhochschule Bern beim Bahnhof Biel werden im A-Horizont bedeutende Vorhaben realisiert. Im ESP Bözingenfeld soll durch die Schaffung von lokalen Zentralitäten die Siedlungsstruktur verbessert und der Mobilitätsbedarf reduziert werden.



◀ Premium-ESP
Bözingenfeld



Quelle: Google Earth

Der **Premium-ESP Bözingenfeld** liegt im Osten der Stadt Biel und umfasst eine Fläche von knapp 140 Hektaren. Er verfügt über eine direkte Autobahnanbindung und wird als Industriestandort und Sportzentrum genutzt. Die Standortgunst wurde durch die Eröffnung des A5-Ostasts, die Roger-Federer-Allee und zusätzliche Buslinien zur Hauptverkehrszeit nach Brugg und Lengnau-Grenchen nochmals verbessert. In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Produktionsbetriebe neu ansässig oder haben ihren Betrieb erweitert. Viele Gebietsentwicklungen sind derzeit am Laufen oder für die nächsten Jahre angekündigt. Der ESP Bözingenfeld verfügt weiterhin über grosses Potenzial für zusätzliche Nutzungen auf unüberbauten Flächen sowie durch Verdichtung und Umstrukturierung. Mit der Strategischen Arbeitszone (SAZ) Biel / Pieterlen besteht zudem ein potenzielles Erweiterungsgebiet.

Der ESP Bözingenfeld weist ein Potenzial von mehr als einer Verdoppelung der heutigen Bruttogeschossfläche auf. Ein solches Wachstum ist aber aufgrund des zunehmend gesättigten Strassennetzes nur mit einer Verlagerung auf den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr möglich. Vor diesem Hintergrund wurde 2023 ein Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum Bözingenfeld erarbeitet. Das Gesamtkonzept zeigt auf, wie mit einem etappierten Vorgehen die zukünftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erfolgreich aufeinander abgestimmt werden können. Die etappierte Siedlungsentwicklung wird dabei mit einem Bündel von aufeinander abgestimmten Massnahmen zur Förderung des ÖV sowie des Velo- und Fussverkehrs kombiniert. Weiter sollen lokale Zentralitäten mit Verkehrsdrehscheiben entwickelt und öffentliche Strassen und Räume aufgewertet werden. So wird im Rahmen des AP5 die Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr verbessert (Massnahme FVV-Ü.01.19) und das ÖV-Angebot ausgebaut (neue Direktverbindungen und Schnellbuslinie).

Der Arbeitsschwerpunkt **ESP Bahnhof Biel** ist mit dem ÖV ausgezeichnet erschlossen und wird seit 20 Jahren kontinuierlich auf der Basis eines Masterplans entwickelt. Mit dem Haus für Gesundheit und Prävention und dem Campus der Fachhochschule Bern werden bis 2028 zwei weitere öffentliche Nutzungen mit überregionaler Ausstrahlung realisiert. Grösseres Entwicklungspotenzial besteht noch im Teilgebiet Bahndamm, das ab 2035 entwickelt werden soll. Der ESP Bahnhof Biel ist Teil der durch die Stadt Biel in einem partizipativen Verfahren durchgeführten Testplanung für den Bahnhofperimeter, insbesondere für dessen öffentliche Freiräume. Als Ergebnis liegt ein Nutzungskonzept vor, welches als Planungsgrundlage für die zukünftige Entwicklung und Neugestaltung des Bahnhofgebietes dient. Darauf aufbauend sieht das AP5 mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes und der angrenzenden Strassen, dem Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd und der Fuss- und Veloverbindung Mühlefeldweg-Bahnhof Süd mehrere Massnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums, zur Stärkung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Biel und zur Verbesserung der Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr vor.

ESP Bahnhof Biel



Brüggmoos

Brüggmoos



Das **Brüggmoos** ist ein wichtiges regionales Arbeitsplatzgebiet mit grossem Entwicklungspotenzial. Der Gemeinderat Brügg hat für das Brüggmoos eine Strategie entwickelt, die eine Zone für Freizeit und Erholung entlang dem Nidau-Büren-Kanal vorsieht, daran anschliessend eine Zone für «Wohnen und Arbeiten» und nördlich der Erlenstrasse weiterhin eine «Arbeits- und Einkaufszone». Treiber für die Entwicklung des Brüggmoos ist der Neubau des Spitalzentrums Biel, der in der kommunalen Abstimmung vom Oktober 2024 deutlich angenommen wurde. Das Spitalzentrum Biel wird ab 2025 realisiert und soll 2030 seinen Betrieb aufnehmen. Parallel dazu soll die Nutzungsplanung im westlichen Teil des Brüggmoos hin zu einer Verdichtung der bestehenden Arbeitszone für Wohn- und Arbeitsnutzungen vorangetrieben werden. Integraler Bestandteil der Planung Brüggmoos ist die Gestaltung des Uferparks/Erlenparks am Nidau-Büren-Kanal als Erholungs- und Naturraum.

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)

Die Lenkung von **ViV** auf wenige, geeignete Standorte hat sich bewährt. Für neue Einkaufszentren und Fachmärkte ausserhalb der Zentrumsgebiete besteht kein Bedarf. Neue verkehrsintensive Einrichtungen werden nur noch vereinzelt erwartet. Die bestehenden ViV-Perimeter sind für den Bedarf der Agglomeration ausreichend.

Massnahmen Landschaft



Im Bereich Landschaft setzt das AP5 Biel/Lyss den Schwerpunkt auf ein **Anreizprogramm für die Gemeinden zur Förderung von Freiräumen**. Das Programm mit dem Titel «Vor unserer Tür» umfasst eine Charta zur Förderung von Freiräumen, eine gemeinsame Kommunikationsplattform, den Erfahrungsaustausch und konkrete Hilfsmittel für die Planung und Realisierung von Projekten und den Einbezug lokaler Akteure. Das Programm basiert auf dem Konzept Freiraumnetz (AP4) und reagiert auf den Handlungsbedarf bei der Biodiversität und der Landschaftsqualität im Siedlungs- bzw. siedlungsnahen Raum.

Massnahmen Verkehr



Das AP Biel/Lyss umfasst eine Vielzahl von Verkehrsmassnahmen zur Umsetzung der Teilstrategien. Im Folgenden werden besonders wichtige Vorhaben vorgestellt:

Die AP-Massnahmen im **Strassenverkehr** fokussieren auf die siedlungsverträgliche Neugestaltung der Strassenräume und die Verbesserung des Verkehrsflusses sowie der Situation für den Wirtschaftsverkehr. In der Stadt Biel betrifft dies die Neugestaltung des Bahnhofplatzes inklusive der Bahnhofstrasse und der Verresiusstrasse, die Dufourstrasse und den Oberen und Unteren Quai mit einer kompletten Umgestaltung des Strassenraums mit Priorität für den Fuss- und Veloverkehr.

Nach der Entscheidung, das Projekt A5-Westast nicht umzusetzen, bleiben die oberirdische Strasse zwischen Brüggmoos, Guido-Müller-Platz und Seedorf bestehen und sollen nun verträglich umgestaltet werden. Zu diesem Zweck wurde für die gesamte Achse das Konzept «Rue de Caractères» erarbeitet und soll nun schrittweise umgesetzt werden. Im A-Horizont betrifft dies die Umgestaltung der Bernstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Brüggmoos und dem Guido-Müller-Platz, im B-Horizont folgt die Umgestaltung der restlichen Abschnitte zwischen dem Guido-Müller-Platz und der Seedorf.

Weitere wichtige Massnahmen im A-Horizont betreffen die Aufwertung der Ortsdurchfahrt in Nidau, der Erlenstrasse (Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse) in Brügg und die Neugestaltung des Viehmarktplatzes in Lyss.



Grundlage für die Massnahmen im **ÖV** bildet das neu erarbeitete ÖV-Konzept 2035. Die teuerste Massnahme betrifft die Elektrifizierung der Ortsbuslinien. Diese beruht auf der Flottenstrategie 2023 der Verkehrsbetriebe Biel, die klar aufzeigt, dass der wirtschaftlich und betrieblich sinnvollste Ansatz zur Elektrifizierung des bestehenden Ortsnetzes der Agglomeration Biel/Bienne im Betrieb eines leistungsfähigen Fahrleitungsnetzes und der Beschaffung von Batterietrolleybussen besteht. Die Umsetzung der Elektrifizierung erfolgt

in zwei Ausbausritten im Jahr 2027 und 2031. Die Massnahme im AP5 betrifft den Ausbausritt 2031 und setzt sich zusammen aus der Beschaffung der benötigten Fahrzeuge, dem im Vergleich zum AP4 zusätzlich benötigten Ausbau der Oberleitungen (Linien 5, 7 und 8) und der Realisierung eines Trolley-Ladepunkts an der Endhaltestelle «Spitalzentrum» der Linie 7 sowie von zwei weiteren Trolley-Ladepunkten am Bahnhof Biel.

Ein zweiter Schwerpunkt betrifft die Realisierung neuer Bushaltestellen und Anpassungen an Knoten. Dies betrifft die Verlängerung der Linie 1 (Brügg – Bahnhof – Bözingenfeld) mit einer neuen Endhaltestelle, die Anpassung der Haltestellenkonzeption in Mett Bahnhof / Orpundplatz auf der Linie 7 (Bahnhof – Bözingenfeld) und der Linie 10 (Schnelllinie Bahnhof – Bözingenfeld – Pieterlen). In Nidau soll das Busnetz mit neuen Haltestellen für die Erschliessung des Aalmattenquartiers erweitert werden. Für die Busnetzerweiterung Studen – Busswil – Lyss sollen neue Bushaltestellen für die Erschliessung der Arbeitsschwerpunkte ESP Studengrien (Studen) und Lyss-Nord realisiert werden.

Das AP5 setzt einen Schwerpunkt beim **Fuss- und Veloverkehr**. Grundlage bildet der «regionale Velonetzplan Biel-Seeland», der das regionale Velonetz für den Alltagsverkehr in der Agglomeration Biel/Lyss bestimmt und mit dem Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel abgestimmt ist. Prioritäre Einzelmassnahmen sind im A-Horizont die neue Veloverbindung Biel Beaumont-Evilard und die SBB-Unterführung Brüggstrasse. Im B-Horizont sind als Einzelmassnahmen die neue Querung des Güterbahnhofs mit einer Passerelle Gottstattstrasse-Mettstrasse für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Verbindung Mühlefeldweg – Bahnhof Süd (Passerelle) in Biel, die Bahnunterführung Bahnhof Nord in Lyss und die Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal in Brügg hervorzuheben. Die Einzelmassnahmen werden ergänzt durch die beiden Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge mit zehn Massnahmen im A-Horizont und sechs Massnahmen im B-Horizont. Hervorzuheben sind im A-Horizont insbesondere zwei Abschnitte der Velobahn Lyss – Biel, die Velowege Port – Nidau – Biel Zentrum, Bellmund – Nidau und La Neuveville – Biel (Abschnitt La Neuveville – Ligerz) sowie die neue Fuss- und Veloverbindung durch das Bözingenfeld. Im B-Horizont sind die weiteren Abschnitte der Velobahnen Lyss – Biel und Ipsach – Biel und der Ausbau der Veloparkierung am Bahnhof Biel vorgesehen.



Bei den Massnahmen zur **kombinierten Mobilität** stehen die beiden umfangreichen Vorhaben zur Neugestaltung der Bahnhofplätze Biel und Lyss im Vordergrund. In Biel sollen der Bahnhofplatz und die zuführenden Strassenräume der Bahnhofstrasse und der Verresiusstrasse aufgewertet werden, nachdem ein früheres Projekt an der Urne gescheitert ist. Die Realisierung ist in vier Abschnitte aufgeteilt, davon drei im A-Horizont und einer im B-Horizont. Der Bahnhofplatz Lyss soll nach Vorliegen und aufbauend auf der laufenden Studie der SBB zur zukünftigen Funktionsweise von Gleis- und Perronanlagen aufgewertet werden. Dazu soll in einem ersten Schritt in einem qualitätssichernden Verfahren das Bebauungs- und Nutzungskonzept erstellt werden, welches nicht nur die zukünftige Gestaltung der Bushaltestellen, der Bahnhofsvorfahrt, der K+R- und Taxiplätze sowie der Veloparkierung festlegt, sondern auch generell die Platz- und Parkgestaltung, die Ausgestaltung der Begegnungszone sowie den Umgang mit der historischen Bausubstanz.



Die Massnahmen der **nachfrageorientierten Mobilität** sehen ein Verkehrsmanagement vor, mit dem die Verkehrsabläufe im Agglomerationskern optimiert werden. Die Umsetzung erfolgt schrittweise in den drei Zonen «Vingelz und Ipsach», «Brüggmoos» und «Taubenloch, Orpund, Bözingenfeld». Ausserdem wird in Lyss ein Parkleitsystem eingeführt, mit dem Ziel, den Druck auf die oberirdischen Parkfelder zu reduzieren.



Die **Kosten der Verkehrsmassnahmen** im A- und B-Horizont sind in folgender Tabelle zusammengefasst:

Kosten der Verkehrs-
massnahmen ►



Kategorie	A-Horizont Mio. CHF	B-Horizont Mio. CHF	Total Mio. CHF	A-Horizont in %	B-Horizont in %	Total in %
Total	171.8	100.1	271.9	100%	100%	100%
MIV	58.4	35.2	93.6	34%	35%	34%
ÖV	62.8	3.0	65.8	37%	3%	24%
FVV	38.8	58.9	97.7	23%	59%	36%
KM	5.0	3.0	8.0	3%	3%	3%
NM	7.0	0.0	7.0	4%	0%	3%

Es ergeben sich insgesamt Kosten von knapp 172 Mio. CHF im A-Horizont und 100 Mio. CHF im B-Horizont. Im AP4 beliefen sich die Kosten auf insgesamt 229 Mio. CHF und damit auf rund 40 Mio. CHF weniger. Im A-Horizont entsprechen die Kosten 1'084 CHF pro Kopf der Präsenzbevölkerung (Einwohnende plus mit 50 Prozent gewichtete Anzahl Beschäftigte). Im B-Horizont ergibt sich ein Wert von 631 CHF pro Kopf der Präsenzbevölkerung. Der höchste Anteil der Kosten im A-Horizont fällt auf den öffentlichen Verkehr (ÖV).

AP5 Thun

Thun mit seinen rund 44'000 Einwohnenden ist die Kernstadt einer Agglomeration mit gegen 100'000 Einwohnenden in total 10 Gemeinden. Das Gebiet der Stadt Thun und der angrenzenden Gemeinden Heimberg, Steffisburg, Hilterfingen und Oberhofen ist zu einem weitgehend zusammenhängenden Siedlungskörper zusammengewachsen. Weitere Gemeinden wie Spiez, Seftigen, Thierachern, Uttigen und Uetendorf sind durch Grünräume davon getrennt und weisen eigene kompakte Siedlungspole auf.



▲ Die Agglomeration Thun mit Blick Richtung Niesen. Quelle: Peter Burri, vistadoc.

Das AP5 legt weiterhin den Schwerpunkt auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums soll zu grossen Teilen durch die **Nutzungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet** abgedeckt werden. Mit dem **Premium-ESP Thun Nord** und dem **ESP Bahnhof Thun** stehen zwei hervorragend erschlossene Standorte für das zukünftige Wachstum zur Verfügung.

Die Agglomeration Thun verfügt über eine intakte Landschaft. Vorrangiges Ziel ist es, die Landschaft als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu schützen und die ökologische Vernetzung zu stärken. Innerhalb dieses Rahmens dient sie auch der Bevölkerung als Naherholungsraum.

Kernelement der vorangehenden AP Thun ist der inzwischen realisierte und seine Zielsetzung vollumfänglich erfüllende **Bypass Thun Nord mit seinen flankierenden Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen**, die ebenfalls zu einem grossen Teil umgesetzt sind und punktuell weiterentwickelt werden.

**Siedlung
nach innen
entwickeln**

**Landschaft
schützen und
nutzen**

**Bypass Thun und
flankierende
Massnahmen**

Erschliessung rechtes Thunerseeufer

Bedeutende Fortschritte konnten bei der künftigen Erschliessung des rechten Thunerseeufers gemacht werden. Erste VM-Massnahmen wie auch die Ausdehnung der Radstreifen auf der Hauptachse werden momentan realisiert. Mit der «Gesamtverkehrsvariante» liegt inzwischen ein Konzept vor, welches die Grundlage für die künftige Entwicklung bildet. Erste Massnahmen zur Umsetzung dieser «Gesamtverkehrsvariante» sind in das AP5 eingeflossen.

Verkehrswachstum auf ÖV und Velo lenken

Das AP Thun verfolgt das Ziel, den überdurchschnittlichen Anteil des MIV am Gesamtverkehr zu reduzieren. Das Angebot im ÖV und für den Veloverkehr soll verbessert werden. Dazu wird eine auf mehreren Pfeilern basierende Strategie verfolgt: Der Strassenraum soll mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgewertet werden. Der Bahnhof Thun und die neue S-Bahn-Haltestelle Thun Nord sollen als multimodale Verkehrsdrehscheiben gestärkt werden. Im Velowegnetz sollen Lücken geschlossen und Schwachstellen behoben werden.

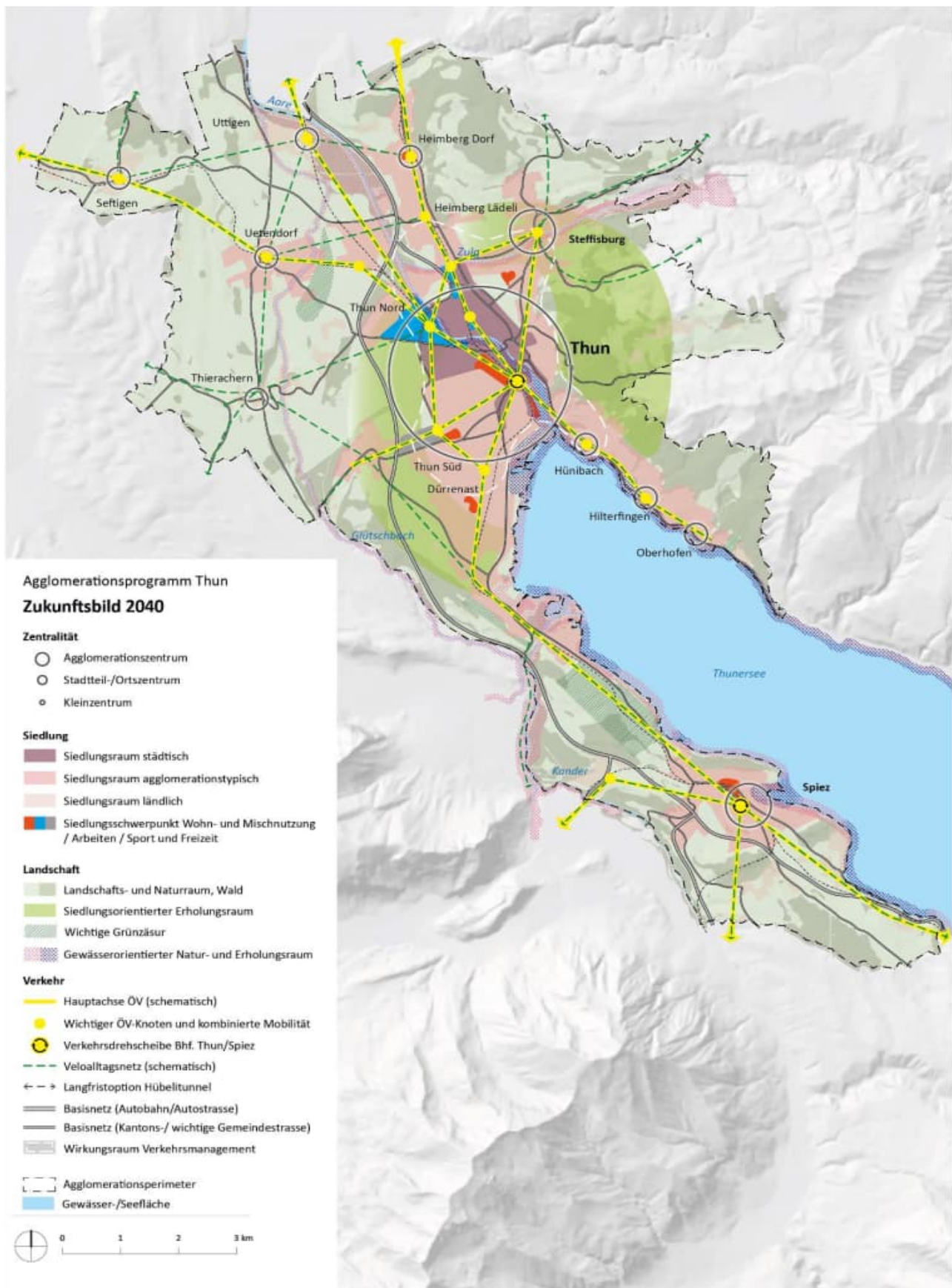
Perimeter



▲ Perimeter
des AP Thun

Der Perimeter des AP Thun umfasst zehn Gemeinden mit der Stadt Thun als Kernstadt und den drei Gemeinden Heimberg, Spiez und Steffisburg als urbane Kerngemeinden. Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Uetendorf und Uttigen sind dem Agglomerationsgürtel zuzuordnen und Thierachern dem zentrumsnahen ländlichen Gebiet. Uttigen ist eigentlich Teil des BeSA-Perimeters der Agglomeration Bern, wird aber in Absprache mit dem ARE im AP Thun integriert.

Zukunftsbild und Ziele



Für das AP5 Thun wurde das Zukunftsbild überarbeitet. Es bildet dabei die Grundlage für die Ableitung von aktualisierten Teilstrategien und Massnahmen aufgrund des festgestellten Handlungsbedarfs.



Die **Stadt Thun** ist als kantonales Zentrum hauptverantwortlich für die Versorgung der Region mit Dienstleistungen. Die Innenstadt als Regionszentrum wird durch die umliegenden **Stadtteil- und Ortszentren** Steffisburg und Spiez sowie durch weitere **Klein- bzw. Versorgungszentren** ergänzt und entlastet.



Die **Siedlungsräume rund um die Thuner Innenstadt und den Bahnhof** sowie **entlang** der bedeutenden **Einfallsachsen** Frutigen-, Bern- und Allmendstrasse sind städtisch geprägt und zeichnen sich durch eine hohe Nutzungsdichte und Durchmischung aus. Die bauliche Nutzung wird durch hochwertige Grün- und Freiräume aufgelockert, was zu einem angenehmen Stadtklima und zur ökologischen Vernetzung beiträgt.



Auf dem **weiteren Siedlungsgebiet der Stadt Thun sowie demjenigen der umliegenden Gemeinden** Steffisburg, Heimberg, Uetendorf, Spiez und der **Gemeinden am rechten Seeufer** dominieren Mischnutzungen entlang der Hauptverkehrsachsen. Dahinter liegen gut erschlossene, weitgehend verkehrsberuhigte Wohnquartiere mit einer mehrheitlich hohen bis mittleren Dichte. Hauptsächlich am Siedlungsrand liegen gut angebundene Industrie- und Gewerbegebiete ohne störenden Einfluss auf die Wohngebiete.



Das **restliche Siedlungsgebiet** (Seftigen, Uttigen und Thierachern) ist ländlich geprägt und weist stark durchgrünte Siedlungsstrukturen von mittlerer bis niedriger Dichte auf. Die verkehrsberuhigten Ortsdurchfahrten sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität in den Ortskernen und den Erhalt des bestehenden lokalen Gewerbes. Dieses Gebiet wird sanft verdichtet und bietet Potenziale für Arbeitsnutzungen an geeigneten Lagen.



Die **Siedlungsschwerpunkte** sind bedeutende Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandorte und erfüllen hohe Anforderungen bezüglich Zentralität, Erschliessung (insbesondere ÖV, Velo- und Fussverkehr) und weisen eine hohe Dichte sowie Bau- und Aussenraumqualität auf. Die Siedlungsschwerpunkte **Wohn- und Mischnutzung** nehmen den Grossteil des Bevölkerungswachstums auf. Sie bieten aber auch Platz für publikumsorientierte Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen. Damit tragen sie zur besseren Nutzungsdurchmischung im Sinne der «Region der kurzen Wege» bei. Sie umfassen unter anderem Teile des kantonalen ESP «Thun Bahnhof» oder auch reine Wohngebiete wie das «Siegenthalergut» in Thun. Die Siedlungsschwerpunkte **Arbeiten** sind Zonen mit überwiegender Arbeitsnutzung. Sie bieten Raum für die Ansiedlung und Erweiterung von Industrie- und Gewerbebetrieben. Zu ihnen gehören der Premium-ESP «Thun Nord» sowie der ESP «Bahnhof Steffisburg». Die Siedlungsschwerpunkte **Sport, Freizeit und Tourismus** umfassen Anlagen mit überregionaler Ausstrahlung.

Das wertvollste Potenzial der Region und Agglomeration Thun ist die **intakte Landschaft**. Sie dient als Wohn- und Erholungsraum für die Bevölkerung, Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie der landwirtschaftlichen Produktion.



Die weiteren **Natur- und Landschaftsräume** sowie der Wald werden in ihrer bisherigen Funktion weitgehend erhalten und aktiv geschützt.



Die siedlungsorientierten **Erholungsräume**, wie die weiträumigen Moränenlandschaft, die sich von Spiez über Strättligen bis nach Seftigen zieht und die siedlungsnahen Grünräume im Westen von Thun, die Hänge des rechten Seeufers oder die Landschaften rund um Goldiwil und im Raum Glockenthal, dienen sowohl als Naherholungsgebiete als auch als schützenswerte Naturräume.

Die wichtigen **Grünzäsuren** begrenzen die Zersiedlung und vernetzen Natur- und Landschaftsräume. Insbesondere die siedlungstrennenden Zäsuren zwischen Oberhofen und Längenschachen sowie die Freihaltung zwischen Spiez und Gwatt sind regional besonders bedeutend.



Die **gewässerorientierten Natur- sowie Kultur- und Erholungsräume** an den See- und Flussufern sind bei Erholungssuchenden sehr beliebt. Sie sind aber gleichzeitig Lebensraum für viele Tiere und Pflanzen und haben wichtige ökologische Vernetzungsfunktionen. Die Schutzinteressen haben höchste Priorität.



Das **Bahnnetz** der Agglomeration Thun verfügt im nördlichen Teil über drei Regionalverkehrskorridore mit hoher Bedeutung für die Siedlungsentwicklung: Richtung Aaretal (Utigen), Gürbetal (Uetendorf, Seftigen) sowie Richtung Konolfingen (Steffisburg, Heimberg). Überlagert dazu verbindet ein attraktives Fernverkehrsangebot Thun mit Bern Richtung Norden und im südlichen Teil der Agglomeration mit Spiez resp. den anschliessenden Korridoren Richtung Brig, Interlaken und Zweisimmen. Wo die Bahn die Flächen nicht ausreichend erschliesst, übernehmen regionale **Busachsen**. Sie verfügen wie die Bahn im Minimum über einen durchgehenden 30-Minuten-Takt mit nachfragegerechten Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten. In der Kernagglomeration Thun verkehren die meisten Buslinien im 10-Minuten-Takt.



Der **Bahnhof Thun** ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration mit Überlagerung von Fern-, Regional- und Ortsverkehr und gleichzeitig ein Entwicklungsschwerpunkt. Auch dem **Bahnhof Spiez** kommt eine wichtige Verkehrsdrehscheiben-Funktion zu. Die geplante **S-Bahn-Haltestelle Thun Nord** stellt die direkte Erschliessung des ESP Thun Nord aus dem Aaretal sicher und wird mit neuen und bestehenden Buslinien verknüpft. Die Anbindung der Gürbetalinie wird angestrebt, ist aber noch nicht beschlossen.



Neben dem **Autobahnnetz** und deren Anschlussknoten hat das **«Basisnetz»** Durchleitungsfunktion für regionale Verkehrsbeziehungen. Das «Basisnetz» umfasst dabei das grau dargestellte Strassennetz. Kernelement ist die Tangente via Bypass Thun-Nord. Die grossräumigen Verkehrsbeziehungen sollen siedlungsverträglich auf die Autobahnan-schlüsse gelenkt werden. Mit der Steuerung und Dosierung des Strassenverkehrs, den Angebotsausbauten im ÖV und Veloverkehr sowie ergänzenden Massnahmen im Bereich Verkehrs- und Mobilitätsmanagement kann eine Trendumkehr bei den verharrenden MIV-Anteilen der Agglomeration Thun erzielt werden.



Das regionale **Veloalltagsnetz** ist sicher, lückenlos und mit ausreichend Abstellanlagen (Bike-and-Ride) an allen Bahnhaltestellen ausgestattet. Es erschliesst alle regional wichtigen Ziele, die ein entsprechendes Potenzial an Velofahrenden aufweisen (ESP, Einkaufszentren, regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Bahnhöfe). Auf den nachfragestärksten Beziehungen wird das Alltagsnetz überlagert durch kantonale Velobahnen und Velowege.



Handlungsbedarf

Die AP der 1. bis 4. Generation verfolgten das Ziel, die Siedlungsentwicklung an Standorte mit guter ÖV-Erschliessung zu lenken und die Zersiedelung zu bremsen. Das AP5 legt nun den Schwerpunkt auf die konsequente Umsetzung der bisherigen Massnahmen und eine Intensivierung der Siedlungsentwicklung nach innen. Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum soll zu grossen Teilen durch die Nutzungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet abgedeckt werden.

Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft



Handlungsbedarf bei **Siedlung und Landschaft** besteht in folgender Hinsicht:

- Siedlungsentwicklung nach innen priorisieren: Das Wachstum soll sich auf Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte an gut erschlossener Lage konzentrieren. Gleichzeitig gilt es, die Anzahl von Gebieten zur Siedlungserweiterung wie bereits im AP4 zu reduzieren.
- Die Siedlungsentwicklung verstärkt auf Gebiete mit einer hohen Eignung betreffend Mobilität – insbesondere ÖV, Fuss- und Veloverkehr – und Zentralität lenken und die verkehrliche Angebotsentwicklung darauf abstimmen.
- Die Siedlungsqualität – und damit auch die Qualität und Verfügbarkeit von Grün- und Freiräumen im Siedlungsgebiet – ist unter dem steigenden Druck der Innenentwicklung und des Klimawandels zu verbessern und die Verträglichkeit der Mobilität – insbesondere in Quartieren – weiter zu erhöhen.
- Wirtschaftsstandorte gezielt stärken und dadurch die Pendlermobilität auf regionaler und kantonaler Ebene lenken und verträglich gestalten.
- Abstimmung von Nutzungsinteressen in stark beanspruchten Räumen, insbesondere an den Siedlungsrändern, Seeufern und Fliessgewässern, sowie Verbesserung der Erschliessung und Besucherlenkung in Naherholungsgebieten.

Handlungsbedarf Verkehr



Im Bereich **Verkehr** besteht folgender Handlungsbedarf:

- Vor dem Hintergrund des überdurchschnittlich hohen MIV-Anteils sind im **Strassenverkehr** weitergehende lenkende Massnahmen im Innenstadtbereich von Thun und auf dessen Zufahrtsachsen umzusetzen. Mit gezieltem Verkehrsmanagement sollen die Engpässe in der Innenstadt weiter reduziert und so eine Erhöhung der Fahrplanstabilität des ÖV erzielt werden. Weiter soll eine Erhöhung der Verkehrsverträglichkeit in Wohnquartieren und in der Innenstadt wie auch in diversen Ortschaften (z. B. Spiez) erreicht werden. Schliesslich gilt es durch die Umsetzung der «Gesamtverkehrsvariante» die Erschliessung des rechten Thunerseeufers sicherzustellen.
- Im **ÖV** besteht ein grosser Handlungsbedarf beim Bahnhof Thun: Die schon jetzt knappen Platzverhältnisse und die geplante Siedlungsentwicklung im ESP verlangen nach einem Ausbau dieser Verkehrsdrehscheibe. Auch die neue S-Bahn-Haltestelle Thun Nord ist bestmöglich an den Busverkehr anzubinden. Das Busangebot ist gezielt auszubauen (z. B. Taktverdichtung Linie 6 und 21, neue Tangentiallinie) und die Fahrzeuge sind zu elektrifizieren.
- Im **Veloverkehr** sind Netzlücken und Schwachstellen zu beheben und offene Massnahmen umzusetzen (z. B. Verbindung Lerchenfeld – Bahnhof). Durchbindungen sind mit dem ESP Bahnhof Thun zu verbessern (insb. rechtes Seeufer). Zudem gilt es das städtische Velowegnetz weiter aufzuwerten. Auch beim **Fussverkehr** sind mehrere Netzlücken zu schliessen, Unfallschwerpunkte zu sanieren und der öffentliche Raum aufzuwerten (Fokus Innenstadt und West-Quartiere).
- Bei der **nachfrageorientierten** und **kombinierten Mobilität** ist neben weitergehenden Verkehrsmanagement-Massnahmen ein Gesamtkonzept der Verkehrsdrehscheiben zu erarbeiten.

Teilstrategien

Die Teilstrategien zeigen, wie die Agglomeration Thun auf den Handlungsbedarf reagieren will. Sie orientieren sich am langfristigen Zukunftsbild 2040, legen den Fokus aber auf die mittelfristige Umsetzung bis ca. 2035 (A- und B-Horizont des AP5):

Die **Siedlungsentwicklung soll nach innen gelenkt** und gezielt weiterentwickelt werden. Es werden folgende Schwerpunkte gesetzt:

- Die im Zukunftsbild festgelegten Zentren sollen gestärkt werden (insbesondere Thun, Spiez, Steffisburg). Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Transformation in den Entwicklungsschwerpunkten.
- Die Entwicklung der Siedlungsräume nach innen soll standortabhängig in differenzierter Form erfolgen. Wichtige einzubeziehende Kriterien sind die Zentralität, die städtebaulichen Strukturen und die Qualität der ÖV-Erschliessung der Gebiete. Dabei soll die Siedlungsqualität erhöht werden.
- Die Siedlungsentwicklung wird auf geeignete überkommunal abgestimmte Standorte gelenkt. Dabei wird die Verkehrsentwicklung miteinbezogen und eine siedlungsverträgliche Mobilität gefördert.

Mit der Teilstrategie **Landschaft** wird der vielfältigen und besonders schönen Landschaft sowie den intakten Naturräumen Rechnung getragen. Die wichtigsten strategischen Ziele sind:

- Die Natur- und Landschaftsräume sichern und gezielt aufwerten: Hierzu werden sensible Natur- und Landschaftsräume vom Nutzungsdruck geschützt und weiterentwickelt. Die bestehenden Wald- und Landwirtschaftsflächen werden gestärkt und in ihrem Umfang erhalten.
- Naherholung und Schutzinteressen abstimmen: Die Naherholungsgebiete sollen ohne Schmälerung des ökologischen Wertes zugänglich gemacht, geschützt und weiterentwickelt werden.
- Grünräume im Siedlungsgebiet aufwerten und vernetzen: Basierend auf bestehenden Instrumenten (u. a. Landschaftsrichtplan, Ortspläne) soll ein regionales Grün- und Freiraumkonzept angestrebt werden, welches eine vermehrte Schaffung und Vernetzung von Grün- und Freiräumen unterstützt.

Die Teilstrategie **Verkehr** baut – ausgehend von Zukunftsbild und Handlungsbedarf – auf der Mobilitätsstrategie 2050 der Agglomeration Thun auf und setzt folgende Schwerpunkte:

- Im **Strassenverkehr** werden Kapazitätsausbauten im Strassennetz auf punktuelle Eingriffe an überlasteten Knoten beschränkt. Die mit dem Bypass Thun-Nord bereits umgesetzten flankierenden Massnahmen sollen weiterentwickelt werden. Hierzu wird der Verkehr auf das Basisnetz gelenkt und generell die Rahmenbedingungen für eine verstärkte Verlagerung auf den ÖV, Velo- und Fussverkehr unterstützt. Des Weiteren werden in den Agglomerationsgemeinden die Ortsdurchfahrten schrittweise aufgewertet und weitere Unfallschwerpunkte saniert. Schliesslich gilt es die Umsetzung der «Gesamtverkehrsvariante» zur Erschliessung des rechten Thunerseeufers zu starten.
- Im **ÖV** soll der ESP Thun Nord bestmöglich erschlossen werden. Dazu wird die S-Bahn-Haltestelle Thun Nord realisiert und an das Busnetz (mit neuer Bustangente und erweiterter Linie 4) sowie an den Fuss- und Veloverkehr angebunden. Der Bahnhof Thun wird als Verkehrsdrehscheibe optimiert (Bushöfe Süd / Nord und Durchbindungen). Der Bushof Süd soll wesentlich zur Entlastung kritischer Innenstadtknoten bzw. zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit und so auch zur Stabilität des Busbetriebs

Teilstrategie Siedlung



Teilstrategie Landschaft



Teilstrategie Verkehr





beitragen. Das Busangebot wird mit Taktverdichtungen gezielt ausgebaut (u. a. zur besseren Erschliessung des rechten Thunerseeufers) und elektrifiziert.

- Der Anteil des **Veloverkehrs** soll deutlich erhöht werden. Die guten topografischen und räumlichen Voraussetzungen sollen für einen gezielten Ausbau des regionalen Velonetzes (z. B. Velohauptverbindung Münsingen – Thun) und der kantonalen Velobahnen genutzt werden. Ebenso sind die Unfallschwerpunkte zu sanieren. Im **Fussverkehr** sollen Netzlücken (z. B. Glockental/Steffisburg, Lüssli/Neufeld) geschlossen und Aufwertungen vorgenommen werden, beispielsweise entlang der Seeuferwege. In Agglomerationsgemeinden sollen wohnorientierte Quartiere verkehrsberuhigt werden (u. a. Uetendorf, Uttigen, Teile Steffisburg). In der Stadt Thun sollen publikumsintensive Räume für den Fussverkehr aufgewertet werden.
- Bei der **kombinierten Mobilität** ist das Angebot an Veloabstellflächen – besonders an den ÖV-Haltepunkten – bedarfsgerecht auszubauen. Ein Fokus liegt dabei auf dem Bahnhof Thun. Zu prüfen ist der Ausbau des Park-and-Ride-Angebots an den regional bedeutenden Bahnhöfen in Uttigen, Seftigen und Spiez.
- Bei den **nachfrageorientierten Massnahmen** setzt das AP Thun stark auf Lenkung durch die Umsetzung der prioritären VM-Massnahmen in und um die Innenstadt und vermehrt auch auf Information und Sensibilisierung. Hierzu wurde ein regionales Mobilitätsmanagement-Konzept erarbeitet. Die daraus entwickelten Ansätze mit hoher Priorität betreffen die Veloverleihsysteme, Aktionen und Veranstaltungen, Mobilitätskurse/-beratungen, Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen sowie flexible Arbeitszeiten und Co-Working. Schliesslich soll auch das Parkraummanagement in der Stadt Thun schrittweise ausgebaut werden.



Massnahmen

Im Vergleich zu den früheren AP-Generationen werden die Siedlungsmassnahmen im AP5 auf die spruchreifen Massnahmen im A- oder B-Horizont reduziert. Die bereits in den früheren Generationen festgelegten Gebiete mit entsprechend hohem Potenzial werden weiterentwickelt.

Das AP5 enthält sechs Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, drei regionale Wohn- sowie ein regionaler Arbeitsschwerpunkt. Im Folgenden werden die aus kantonalen Sicht besonders wichtigen Massnahmen in den Bereichen **Wohnen** und **Arbeiten** sowie Tourismus, Sport und Freizeit im A- und B-Horizont aufgeführt.

Die wichtigsten Massnahmen betreffen **Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete** sowie je ein **Schwerpunktgebiet Wohnen** und **Arbeiten**. Das Schwerpunktgebiet Siegenthalergut wurde im AP4 als Vorranggebiet aufgeführt, ist mittlerweile jedoch eingezont und deshalb ein Wohnschwerpunkt (dazugehörige ZPP sollte bis Sommer 2025 genehmigt sein). Den sechs folgenden – mehrheitlich in Fokusräumen verorteten – Siedlungsgebieten kommt aus kantonalen Sicht eine besonders grosse Bedeutung zu:

Bezeichnung	Gemeinde	Fläche (ha)	Horizont	Im kantonalen Richtplan:		
				MB A_08	MB C_04	neu
ESP Thun Nord	Thun	60	A		X	
ESP Bahnhof Thun	Thun	10.8	B		X	
Bahnhof West / Güterbahnhof	Thun	7	B	X		
Gesamtentwicklung Bahnhof Heimberg		7	A	X		
ESP Bahnhof Steffisburg	Steffisburg	7.5	A		X	
Siegenthalergut	Thun	5.9	A	X		

Der Arbeitsschwerpunkt ESP Bahnhof Steffisburg soll nun in einem zweiten Schritt weiter überbaut werden und so Raum für gewerbliche Nutzungen entstehen. Durch die hervorragende Lage (eingebettet zwischen dem Bahnhof Steffisburg und Autobahnanschluss Thun Nord) profitiert das Gewerbe von guten Anbindungen hinsichtlich ÖV und Strassenverkehr.

Der Wohnschwerpunkt Siegenthalergut ist ein wichtiger Baustein in der Stadtentwicklung und ein Wohnstandort von kantonalen Bedeutung. Auf dem Areal soll in den kommenden Jahren ein neuer, zukunftsorientierter Quartierteil entstehen.

Im Bereich des **Tourismus, Sports und der Freizeit** soll insbesondere der Sport- und Freizeitcluster in Thun Süd weiterentwickelt und im kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Dies ermöglicht die Realisierung weiterer Sportanlagen und die Erhöhung der Lebensqualität der Bevölkerung.

Massnahmen Siedlung



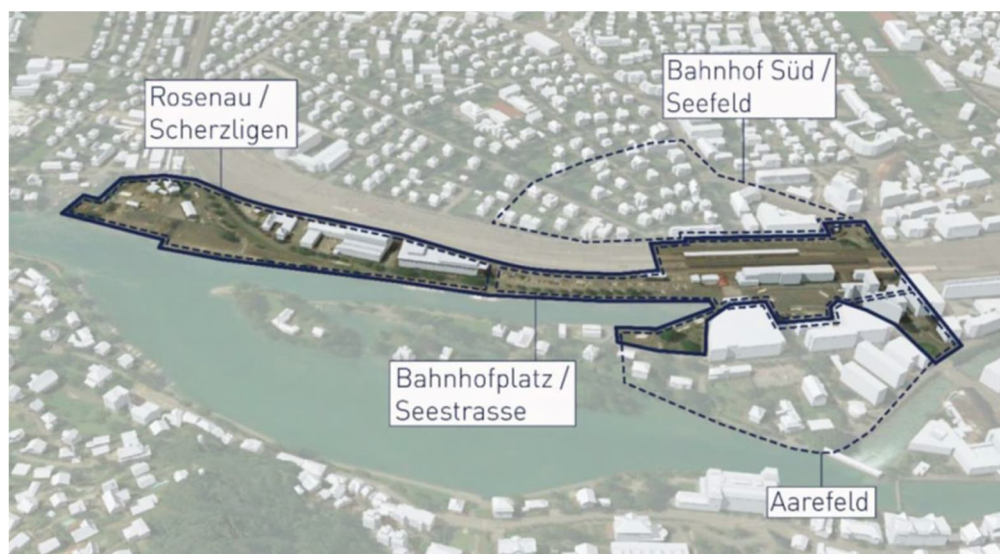
◀ Umstrukturierungs- und Verdichtungs- sowie Schwerpunktgebiete

◀ Tourismus, Sport und Freizeit





Der **Premium-ESP Thun Nord** ist für die Entwicklung der Agglomeration Thun von grosser Bedeutung. Durch die zivile Umnutzung des rund 60 Hektar grossen Militär- und Rüstungsareals sollen neben den rund 2'300 bestehenden Arbeitsplätzen bis zu 6'000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Das Areal bietet auch Platz für 250 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner. Der ESP Thun Nord trägt damit wesentlich zur Zielsetzung der Agglomeration bei, Arbeitsplätze an zentralen und gut erschlossenen Standorten innerhalb der Agglomeration anzusiedeln. Der ESP Thun Nord ist mit dem Bypass Thun Nord, der neuen S-Bahn-Haltestelle Thun Nord und der geplanten Bustangentiale von Steffisburg in den Südwesten von Thun Süd sowie weiteren potenziellen Verbesserung der Vernetzung durch Velo- und Fusswege hervorragend erschlossen. Dies wird dem ESP Thun Nord Wachstumsimpulse verleihen. Der ESP Thun Nord wird so auch zu einem der wichtigsten kantonalen Arbeitsstandorte.



Nebst dem Premium-ESP Thun Nord ist der **ESP Bahnhof Thun** besonders hervorzuheben. Die zentrale und attraktive Lage in der Stadt und die ausgezeichnete ÖV-Erschliessung machen den Perimeter des ESP zu einem Schlüsselgebiet der Thuner Stadtentwicklung. Für das Gebiet wird langfristig eine qualitativ hochwertige sowie urbane bauliche Entwicklung angestrebt. Innerhalb des ESP stehen in Zukunft wichtige Infrastrukturausbauten beim ÖV sowie grosse Arealumnutzungen und Arealentwicklungen an. Dabei machen unterschiedlichste Nutzungsansprüche, schwierige Abhängigkeiten, hochbelastete Verkehrsinfrastrukturen sowie eine grosse Anzahl beteiligter Akteure diesen Stadtraum zu einem äusserst anspruchsvollen Planungsraum.

Auf die Ausscheidung neuer **ViV-Standorte** wird verzichtet. Die fünf bestehenden Standorte bestehen aus je zwei kantonalen und zwei regionalen Standorten sowie einer bestehenden ViV-Anlage.

Im Bereich **Landschaft** werden die Massnahmen im Vergleich zu früheren Generationen breiter aufgestellt. Mit der zunehmenden baulichen Dichte und Bevölkerung sowie der sich zuspitzenden klimatischen Situation sollen die Grün- und Freiräume gleichermassen gefördert und bewahrt werden. So werden mit dem neuen Massnahmenkonzept See- und Flussufergebiete qualitativ und ökologisch aufgewertet und zugänglich gemacht (z. B. Aareufer Thun Nord, Ufer Schifffahrtskanal) und in den zu entwickelnden Siedlungsgebieten verschiedene Freiräume und Pärke mitgedacht (z. B. Park Siegenthalergut, Park B5 ESP Thun Nord). Siedlungsnaher Erholungsräume werden weiterentwickelt (Buchholz-Pfandern) sowie Kleinstrukturen und Trittsteine eingesetzt. Mithilfe punktueller Grünrauminselfn und linearer Elemente sollen die ökologische Vernetzung verbessert, Hitzeinseln reduziert und Schwammstadtelemente integriert werden.

Massnahmen Landschaft



Seit der Einreichung des AP4 fanden insbesondere für die ESP Bahnhof Thun sowie Thun Nord intensive Planungsprozesse statt. Das AP5 enthält gegenüber den Vorgängergenerationen ein umfassendes Massnahmenpaket mit Schwerpunkten in den Bereichen der Verkehrsdrehscheiben (KM-Projekte), Veloverkehr, Aufwertung/Gestaltung Strassenraum sowie Verkehrsmanagement. Mit diesem Massnahmenpaket wird ein deutliches Zeichen gesetzt, um den hohen MIV-Anteil in der Agglomeration Thun zu reduzieren.

Massnahmen Verkehr

Im **Strassenverkehr** sind Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) von höchster Priorität. Damit sollen die Strassenräume aufgewertet werden. Ausgehend vom Handlungsbedarf und den Siedlungsentwicklungen wird im A-Horizont mit den BGK Innenstadt (ergänzend zu bereits realisierten Verkehrsberuhigungsmassnahmen) und Siegenthalergut begonnen, gefolgt im B-Horizont von weiteren BGK. Dabei werden eine Vielzahl von Massnahmen geprüft: Das Geschwindigkeitsregime, die Vortrittsregelungen, die Übergänge zwischen Basis- und Quartiernetz, Verkehrslenkungsmassnahmen, die Umgestaltung von Knoten (z. B. Allmendstrasse / General-Wille-Strasse) aber auch die Festlegung bedeutender öffentlicher Räume und die Gestaltung des Strassenraums inkl. der Option von Fahrradstrassen. In den Agglomerationsgemeinden wird sowohl in Steffisburg (Aufwertung Ziegeleistrasse) als auch in Spiez (Umgestaltung Bahnhofsstrasse und Querverbindung zur Oberland-/ Seestrasse) das Strassennetz aufgewertet. Dadurch soll eine siedlungsverträglichere Gestaltung des Strassenverkehrs erreicht werden. Schliesslich stellt die Sanierung von Unfallschwerpunkten gemäss dem Black Spot Management weiterhin eine Priorität dar. Ein spezifisches Massnahmenpaket (als Eigenleistung) ist dafür in das AP5 Thun eingeflossen.



Im **ÖV** kommt dem Ausbau des Bahnhofs Thun zur **multimodalen Verkehrsdrehscheibe** und der neuen S-Bahn-Haltestelle Thun Nord die höchste Priorität zu. Der Ausbau des Bahnhofs Thun betrifft mehrere Teilmassnahmen. Dazu gehören u. a. die Aktivierung der Bahnhof-Südseite als Busstandort für Durchmesserlinien sowie zur Veloparkierung (Velostation Süd), die neue Organisation des heutigen Bushofs auf der Nordseite (stärker aufgeteilt, behindertengerecht gestaltet, mehr Fliesskanten für Durchmesserlinien) inkl. neuer Velostation unter dem Rampenplatz sowie der Ausbau der Haltestelle Postbrücke zur Bus-Umsteigehaltestelle.



Das zweite grosse ÖV-Paket betrifft die im STEP-Ausbau schritt 2035 beschlossene **neue S-Bahn-Haltestelle Thun Nord**, deren Anbindung vom Aaretal gesichert und auch vom Gürbetal angestrebt wird. Für den ESP Thun Nord ist diese neue Haltestelle von vitaler Bedeutung. Dabei sind sowohl die Gestaltung des direkten Haltestellenumfelds als auch die grossräumigere Vernetzung des Velo- und Fusswegnetzes vorgesehen. Das Haltestellenumfeld umfasst die Bahnhofplätze, Bushaltestellen, Veloparkierung und Sharing-Angebote. Busseitig wird die Anbindung der neuen Bustangente Thun-West – Nord – Steffisburg sichergestellt.

Neben diesen zwei grösseren Paketen sind weitere Massnahmen wichtig: So soll das rechte Seeufer mit der Hangbuslinie besser erschlossen werden. Das Busangebot wird bedarfsgerecht ausgebaut und die Buslinien der Agglomeration werden auf elektrischen Betrieb umgestellt.



Im **Veloverkehr** sollen Netzlücken geschlossen und Schwachstellen im Velowegnetz behoben werden. Räumlicher Schwerpunkt der Velowegmassnahmen des AP5 ist in den westlichen Quartieren (Siegenthalergut, Dürrenastquartier). Im Veloverkehr geht es in den meisten Fällen um neue oder verbreiterte Radstreifen sowie eine verbesserte Durchgängigkeit bei Knoten bei gleichzeitig höherer Sicherheit. Separate Radwege sind infolge enger räumlicher Verhältnisse nur vereinzelt möglich. Diese Verbesserungen werden, neben den Massnahmen im Rahmen der ESP Thun Bahnhof und Thun Nord (z. B. Erschliessung ESP Thun Nord), mit dem Ausbau von Velohauptverbindungen (Schoren- Freiestrasse, Schulstrasse, Thunstrasse) und Vortrittsregelung (Knoten Uttigenstrasse – Scheibenstrasse – Schwäbisstrasse) erreicht. Zudem wird im Rahmen der Umgestaltung des ESP Bahnhof Thun mit der neuen Panoramabrücke über die Aare eine direkte und sichere Achse für den FW vom und zum rechten Thunerseeufer geschaffen und ausgestaltet. Die Panoramabrücke ist Teil der Gesamtverkehrslösung.

Im **Fussverkehr** ist die Verbreiterung der Bahnunterführung Schulstrasse zentral. Dabei soll südseitig ein Fussweg ergänzt und die Anschlüsse entlang der Schulstrasse verbessert werden.



Bei den Massnahmen zur **nachfrageorientierten Mobilität** setzt das AP Thun stark auf ein regionales Verkehrsmanagement als Fortsetzung der bisher realisierten VM-Massnahmen. Das Massnahmenkonzept VM-Region Thun sieht einen inneren und äusseren Dosierungsring vor. Der innere Dosierungsring umfasst die Innenstadt, während der äussere Dosierungsring sich um die Aussenquartiere legt. Um zusätzlichen Binnenverkehr zu vermeiden, sind auch Dosierungen bei den Parkhäusern und wichtigen Arealen mit viel Publikumsverkehr vorgesehen. Die Umsetzung in drei Etappen wird aufgrund des neuen und erweiterten kantonalen Verkehrsrechners optimal umgesetzt und koordiniert.

Die untenstehende Tabelle zeigt die **Kosten der Verkehrsmassnahmen** im A- und B-Horizont differenziert nach den verschiedenen Massnahmenkategorien:

Kosten der Verkehrsmassnahmen ►



Kategorie	A-Horizont Mio. CHF	B-Horizont Mio. CHF	Total Mio. CHF	A-Horizont in %	B-Horizont in %	Total in %
Total	94.0	88.8	182.8	100%	100%	100%
MIV	23.6	35.2	58.8	25%	40%	32%
ÖV	7.7	0.0	7.7	8%	0%	4%
FVV	28.0	17.7	45.7	30%	20%	25%
KM	25.3	31.1	56.4	27%	35%	31%
NM	9.6	4.8	14.3	10%	5%	8%

Es ergeben sich insgesamt Kosten von 94 Mio. CHF im A-Horizont und 89 Mio. CHF im B-Horizont. Gegenüber dem AP4 erhöhen sich die Kosten des AP5 um rund 37 Mio. CHF auf insgesamt 183 Mio. CHF. Im A-Horizont entspricht dies Kosten von 759 CHF pro Kopf der Präsenzbevölkerung (Einwohnende plus mit 50 Prozent gewichtete Anzahl Beschäftigte). Im B-Horizont ergibt sich ein Wert von 717 CHF pro Kopf der Präsenzbevölkerung. Der höchste Anteil der Kosten im A-Horizont fällt auf den Fuss- und Veloverkehr (FW).

AP5 Interlaken

«Interlaken» mit seinen rund 16'000 Einwohnenden in den Gemeinden Interlaken (5'800), Unterseen (5'800) und Matten (4'100) bildet das urbane Zentrum einer Agglomeration mit gut 25'000 Einwohnenden in total neun Gemeinden. Die drei Kerngemeinden Interlaken, Unterseen und Matten sind zu einem weitgehend verflochtenen Siedlungskörper zusammengewachsen und bilden gemeinsam das funktionale Zentrum der Agglomeration. Zusammen mit den umliegenden Gemeinden Bönigen, Ringgenberg, Wilderswil und Gsteigwiler wird das Gebiet auch als «Bödeligemeinden» oder kurz «Bödeli» bezeichnet. Die beiden Gemeinden Därlichen und Leissigen am linken Thunerseeufer vervollständigen die Agglomeration. Die ausserhalb des urbanen Zentrums entlang der Verkehrsachsen gelegenen Gemeinden besitzen einen dörflichen bis ländlichen Charakter.



▲ Blick auf die Agglomeration Interlaken, im Hintergrund der Harder und der Brienzsee. Quelle: RKOO

Die Agglomeration Interlaken hat ein AP1 und ein AP2 erarbeitet, dann aber auf weitere Massnahmen und entsprechend die AP3 und AP4 verzichtet. Für das AP5 wurden sowohl das Zukunftsbild weitgehend neu erarbeitet als auch die Teilstrategien inhaltlich und räumlich deutlich konkretisiert und präzisiert (Siedlung, Landschaft, Verkehr) oder neu integriert (Tourismus).

Bereits 1999 haben die Bödeli-Gemeinden mit dem Gesamtverkehrskonzept «Crossbow» die Grundlage für die längerfristige Entwicklung des Agglomerationskerns geschaffen. Durch den Verkehrsrichtplan besteht auf dem Bödeli ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept, welches koordinierte und zielgerichtete Verbesserungsmassnahmen ermöglichte.

**Grundsätzliche
Überarbeitung
AP5**

**Gesamtver-
kehrskonzept
«Crossbow»**

Umsetzungen auf Kurs

Mit der bereits in AP1 und AP2 erfolgten Umgestaltung der sich kreuzenden Hauptachsen und Flaniermeilen des Ortes wurden die wichtigsten Kernmassnahmen vom Gesamtverkehrskonzept «Crossbow» umgesetzt und tragen nun zu einer höheren Aufenthaltsqualität und Attraktivität auf dem Bödeli bei. Mit dem geplanten Spatenstich für die Teilmassnahme «Sanierung und Optimierung Lindenallee» im Jahr 2026 erfolgt nun die Umsetzung der letzten noch nicht realisierten Massnahme.

Tourismus-Agglomeration

Die Agglomeration Interlaken und die umliegenden Gebiete sind ein bedeutender Tourismusstandort des Kantons Bern und der Schweiz. Aufgrund der grossen Bedeutung und der Auswirkungen auf Siedlung und Verkehr wurde der Tourismus als Querschnittsthema in das AP Interlaken integriert. Die entsprechenden Kapitel bauen auf verschiedenen regionalen Grundlagen wie zum Beispiel dem Regionalen Tourismusentwicklungskonzept RTEK Oberland-Ost (2014) oder der regionalen Teilstrategie Tourismus auf und vertiefen diese für die Agglomeration Interlaken.

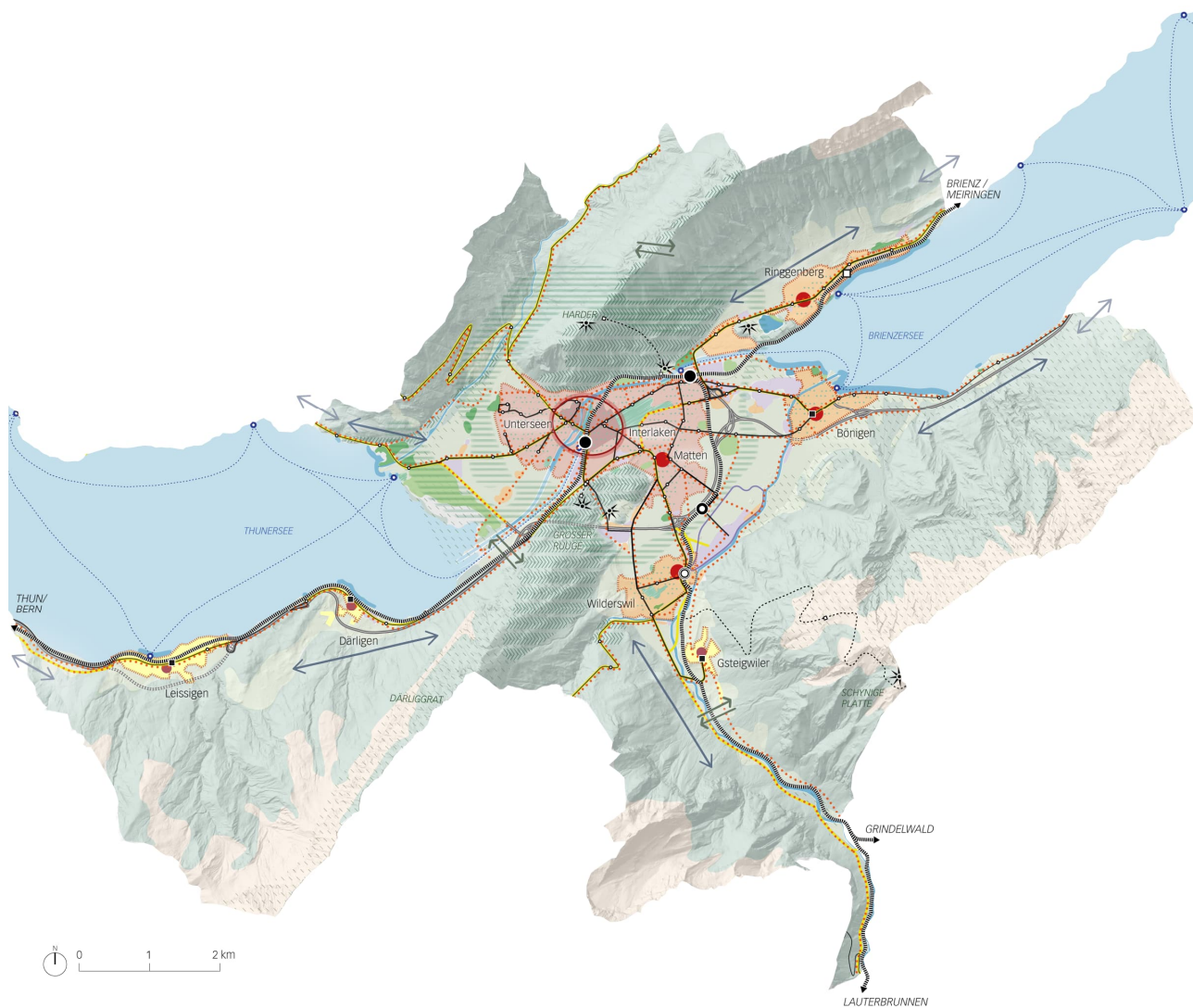
Perimeter



▲ Perimeter des AP Interlaken

Der Perimeter des AP Interlaken umfasst neun Gemeinden mit der Gemeinde Interlaken als Kernstadt und den zwei Gemeinden Unterseen und Matten als urbane Kerngemeinden. Die Gemeinden Bönigen und Ringgenberg werden dem Agglomerationsgürtel zugeordnet und Gsteigwiler und Wilderswil dem zentrumsnahen ländlichen Gebiet. Im Zug der 5. Generation wurde der Agglomerationsperimeter um die Gemeinden Därligen und Leisigen erweitert (beide zentrumsnahe ländliche Gebiete).

Zukunftsbild und Ziele



Das Zukunftsbild der Agglomeration Interlaken sieht im Fokus eine «Agglomeration der kurzen Wege» vor, mit lebendigen Ortszentren und einer konsequenten Siedlungsentwicklung nach innen. Die Mobilität ist multi- und intermodal und kann siedlungs- und klimaverträglich stattfinden. Diese Eckpfeiler der Entwicklung ermöglichen den Erhalt der wertvollen natur- und kulturlandschaftlichen Qualitäten und sind die Basis einer attraktiven Naherholungs- und Tourismusregion.

Die Gemeinden Interlaken, Unterseen und Matten bilden durch ihre regional wichtigen Infrastrukturen den starken und sorgfältig weiterentwickelten **Agglomerationskern**. Dieser weist eine dichte und städtisch geprägte Siedlungsstruktur auf.

Der **Agglomerationsgürtel** besteht aus den Gemeinden Bönigen, Ringgenberg (inkl. Ortsteil Goldswil) und Wilderswil. Die darin liegenden Wohnquartiere zeichnen sich durch eine hohe Lage-, Siedlungs- und Freiraumqualität (z. B. Quartierzentren, (Spiel-) Plätze) aus und tragen zu ihrer Attraktivität bei.

Der **ländliche Raum** zeichnet sich durch hochwertige Wohndörfer mit gewerblichen und landwirtschaftlichen Nutzungen aus und ist im Charakter aufgrund der moderaten Weiterentwicklung weitgehend erhalten.





Die **Arbeitsschwerpunkte** sind hauptsächlich an Hauptverkehrsachsen gelegene, dichte Arbeitsgebiete mit guter Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz und direkten ÖV-Verbindungen. Auf dem **ehemaligen Flugplatz Interlaken** sind für die Agglomeration Interlaken wichtige Arbeitsflächen gesichert. Das Nutzungsprofil des bedeutenden Entwicklungsschwerpunkts (ESP) ist geschärft und die diversen Nutzungsansprüche und -arten werden mit dem «Masterplan Flugplatz Interlaken» untereinander abgestimmt.



Das **regionale Zentrum** Interlaken, Unterseen und Matten bildet einen bedeutenden Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- und Tourismusschwerpunkt der Agglomeration mit einer überregionalen Anziehungskraft. Das Zentrum hat mit seinem Beherbergungs- und Shoppingangebot eine hohe Bedeutung für den Tourismus und ist Ausgangspunkt für zahlreiche Aktivitäten. Es zeichnet sich durch einladende, gut zugängliche öffentliche Begegnungs-, Frei- und Grünräume aus.



Die **dynamischen Dorfzentren** sind zentrale Orte mit einem attraktiven Versorgungsangebot für ihre nähere bis mittlere Umgebung. Durch den bewussten Umgang mit den historischen Ortskernen (z. B. Wilderswil, Bönigen) kann der ursprüngliche Charme der Dorfzentren einerseits erhalten und andererseits dennoch eine Weiterentwicklung erzielt werden. In den **Ortskernen** ist nach Möglichkeit die Grundversorgung für die nähere Umgebung gesichert. Die Gemeinden bewahren ihren Dorfcharakter und die identitätsstiftenden Funktionen bleiben erhalten.



Die oft grossflächig zusammenhängenden **Kulturlandschaften** werden land- oder forstwirtschaftlich genutzt. Das besonders wertvolle Kulturland (Fruchtfolgeflächen) befindet sich auf dem Bördeli, aber auch die alpinen Flächen entlang der Seen und Bergflanken werden land-, alp- und forstwirtschaftlich genutzt. In den **Berglandschaften** an den höheren Lagen am Leissig- und Därliggrat dehnen sich schroffe, steile Gebirgszüge und teilweise unberührte Berglandschaften aus. Sowohl vom Bördeli als auch von den als Weideflächen und Mähwiesen genutzten Bergflanken eröffnen sich einmalige Sichtbeziehungen über die Landschaft, weshalb sie auch zur siedlungsnahen Erholung einladen.



Zu den **Naturlandschaften** zählen nationale und kantonale Naturschutzgebiete und regional oder kommunal festgelegte Landschaftsschongebiete, die dem Schutz und der Freihaltung von besonders einzigartigen, wertvollen Gebieten dienen (z. B. Burgseeli, Gebiet Weissenau).



Die überregional verankerten **Vernetzungsachsen** dienen als ökologisch wertvolle Flächen (Waldränder, Hecken, Gewässer, Wildtierkorridore) dem langfristigen Erhalt der Biodiversität und Vielfalt der Arten und Lebensräume.



Grosszügige und untereinander vernetzte **Frei- und Grünräume** prägen die Siedlungsstruktur (z. B. zentral die Höhematte in Interlaken). Die Frei- und Grünräume verfügen über unterschiedliche Identitäten und Qualitätsmerkmale und übernehmen für Einheimische und Gäste wichtige Funktionen als Freizeit-, Begegnungs- und Ruheräume.



Die **Freizeit- und Naherholungsräume** sowie die **Wasserlandschaften** befinden sich mehrheitlich an den Siedlungsrändern oder entlang der Gewässerufer. Die Angebote sind sorgfältig in die räumliche Struktur eingebettet und sehr gut mit ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr erreichbar.



Der **grüne Ring** legt sich als Landschaftskorridor im Sinne einer Zäsur zwischen Agglomerationskern und Agglomerationsgürtel, wobei er teilweise durch Siedlungsstrukturen oder Infrastrukturen unterbrochen wird. Er übernimmt lageabhängig wichtige Vernetzungsfunktionen für Mensch oder Natur.

Der Interlakner Hausberg, der Harder Kulm, die Heimwehfluh und die Schynige Platte bieten den Gästen als **Ausflugsziele** Ausblick auf die Seen und Jungfrauregion und sind Ausgangspunkte für zahlreiche weitere Erlebnisse in der Alpenlandschaft.



Um die Strassen in den Ortszentren, Tälern und entlang der Seeufer vom MIV zu entlasten, besteht das Ziel einer möglichst attraktiven Bildung von autofreien oder autoreduzierten Wegketten. Dies wird durch mehrere Pull- und Push-Faktoren erreicht, u. a. durch eine in der Gästekarte inkludierten ÖV-Nutzung.

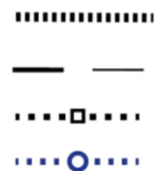
In den **Zentren** besteht eine **siedlungsverträgliche Mobilität** aus einem dichten, sicheren und attraktiven Fuss- und Velowegenetz sowie flächendeckenden Sharing-Angeboten. Durchgängige und hindernisfreie Verbindungen ermöglichen eine hohe Vernetzung und sichern die Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem ÖV.



Der **Veloverkehr** weist einen hohen Anteil am Modal Split auf. Das Velowegenetz in der Agglomeration Interlaken ist dicht. Es dient den Bedürfnissen für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr. Direkte Verbindungen ermöglichen ein attraktives Netz für Sport und Freizeit und eine hohe Konkurrenzfähigkeit des Velos gegenüber dem MIV.



Die **Bahn** stellt das Rückgrat der ÖV-Erschliessung dar. Es wird ein nachfragegerechtes Angebot bereitgestellt, das bei Taktangebot, Linienführung sowie Gefässart und -grösse den unterschiedlichen Anforderungen gerecht wird. Wo die Siedlungsgebiete nicht flächendeckend mit der Bahn erschlossen sind, übernehmen dies die nachfragegerechten Verbindungen der **Buslinien**. Im Kerngebiet besteht ein dichter Takt von ≤ 15 Minuten, der nach aussen in ein regionales Grundangebot (> 15 Minuten) übergeht. Wo es möglich und zweckmässig ist, werden die Fahrpläne der **Kursschiffahrt** und **Bergbahnen** auf das übergeordnete Netz und Angebot des ÖV abgestimmt, um eine durchgehende Wegkette bereitzustellen und eine autofreie Reise zu ermöglichen.



Die Bahnhöfe in der Agglomeration sind als Umsteigeorte gestärkt und erfüllen als **Verkehrsdrehscheiben** unterschiedliche Funktionen im Gesamtverkehrsnetz. Die beiden Bahnhöfe Interlaken Ost und Interlaken West fungieren als die zentralen Drehscheiben der Agglomeration, die sich durch ihre räumliche Nähe gegenseitig ergänzen und Synergien bei den Alltags-, Pendler- und Tourismusströmen zulassen. Eine besondere Bedeutung weisen der Park-and-Ride-Bahnhof Matten b. I. und die Tourismus- und Freizeitdrehscheibe Wilderswil auf, die in einem attraktiven ÖV-Takt (Bus, Bahn) bedient werden und über grössere Parkplatzanlagen verfügen. Innerhalb des Siedlungsgebiets bestehen durch den Wechsel zwischen Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr zahlreiche Mikro-Verkehrsdrehscheiben.



Dank eines starken Nah- und Regionalverkehr im ÖV und attraktiver Veloverkehrsinfrastrukturen weist der **lokale Ziel- und Quellverkehr**, der zwischen den Gürtelgemeinden sowie an die Agglomeration angrenzenden Gemeinden und den Zentrumsgemeinden fliesst, einen geringen MIV-Anteil auf. Der Verkehr auf den **interregionalen Verkehrsachsen** zu den Nachbarregionen und -agglomerationen wird auf den leistungsfähigen und reichweitenstarken Netzen des Regional- und Fernverkehrs (ÖV) sowie den Hochleistungsstrassen (MIV) gebündelt.



Das funktional zusammengesetzte **übergeordnete Strassennetz** gewährleistet eine hohe Erreichbarkeit der Agglomeration und ihrer Nachbargemeinden. Als Rückgrat der Erschliessung wird der motorisierte Verkehr effizient abgewickelt und weist ausreichend Kapazitäten auf zur Entlastung der Wohnquartiere und der MIV-reduzierten Siedlungsbe-
reiche. Das **Hochleistungsstrassennetz** ist leistungsfähig und sicher. Der Verkehr wird so lange wie möglich auf dem übergeordneten Strassennetz gehalten, um Ausweichverkehr auf das untergeordnete Netz zu vermeiden.



Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf wurde, wie das Zukunftsbild, umfassend erneuert. Das bis 2040 erwartete Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum soll durch gezielte Verfahren und einer Lenkung an bereits gut erschlossener Lage erfolgen. Es ist sicherzustellen, dass die zeitweise auftretenden Verkehrsüberlastungen im Zentrum von Interlaken/Unterseen durch die Siedlungsentwicklung nach Innen nicht weiter akzentuiert, sondern reduziert wird.

Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft



Die Schwerpunkte beim Handlungsbedarf im Bereich **Siedlung und Landschaft** bestehen in der Agglomeration Interlaken vor allem in folgenden Punkten:

- Die Bestrebungen zur Innenentwicklung sind mit hohem Engagement weiterzuverfolgen (Nutzung von Brachen, Nachverdichtung, bessere Ausnutzung von Arbeitszonen). Mit Lenkungsmassnahmen und Bestimmung von neuen Arealen an zentralen und/oder gut erschlossener Lage ist auf die Wohnraumknappheit zu reagieren.
- Die Umsetzung des ESP Flugplatz Interlaken ist zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes voranzutreiben und es sind Entwicklungsmöglichkeiten für das Gewerbe zu schaffen.
- Die Wohn- und Siedlungsqualität ist zu erhöhen, z. B. mittels Aufwertung von Ortskernen und Frei- und Grünräumen mit Aufenthaltsdefiziten.
- Auf die Erhaltung und teilweise auf die Aufwertung und die verbesserte Zugänglichkeit der wertvollen Freiräume und Naherholungsgebiete ist einzugehen.
- Ökologisch sensible Bereiche sind zu schützen, zu pflegen und aufzuwerten.
- Der Nutzungsdruck bei Naherholungs-Hotspots ist mit Lenkung, Sensibilisierung und Einschränkung störungsintensiver Aktivitäten zu reduzieren.

Im **Tourismus** und der Naherholung sind die bereits im Bereich Landschaft aufgeführten Handlungsbedarfe u. a. bezüglich des Nutzungsdrucks entscheidend. Zusätzlich ist jedoch auch eine ausgewogene jahreszeitliche Verteilung des Tourismus und eine bessere Auslastung der touristischen Infrastruktur zu erreichen.

Handlungsbedarf Verkehr



Der **Verkehr** ist auf eine Erhöhung der Wohn- und Siedlungsqualität auszurichten. Es ist der folgende Handlungsbedarf auszumachen:

- Im **Strassenverkehr** ist die Wohn- und Siedlungsqualität zu erhöhen, z. B. mit Entlastungen entlang der Verkehrsachsen. Die zeitweise auftretenden Verkehrsüberlastungen im Zentrum von Interlaken/Unterseen sind zu Gunsten des strassengebundenen ÖV und Veloverkehrs zu reduzieren. Dabei sind die eingeschränkten Querungsmöglichkeiten der Aare und der Bahngleise sowie das hohe Aufkommen des Tourismus- und Durchgangsverkehrs zu Spitzenzeiten zu berücksichtigen.
- Handlungsbedarf für den **ÖV** besteht in der zeitlichen (Nebenverkehrszeit) und räumlichen (einige Wohn- und Arbeitsgebiete) Erschliessung und der Komplexität des Busnetzes (Schlaufen, nur zeitweise verkehrenden Linien).
- Die Agglomeration Interlaken weist einen vergleichsweise hohen Anteil **Veloverkehr** am Gesamtverkehr auf. Diese Qualität gilt es zu erhalten, indem die vorhandenen Defizite gezielt reduziert werden. So fehlen teilweise Direktverbindungen, sichere Infrastruktur (Radstreifen) oder Alternativen zu den stark belasteten Achsen, namentlich zum unattraktiven Veloangebot auf der Nationalstrasse A8 zwischen Leissigen und Interlaken.

Teilstrategien

Im Vergleich zum AP der 2. Generation wurden die Teilstrategien Siedlung und Landschaft sowohl inhaltlich als auch räumlich wesentlich konkretisiert. Aufgrund der Funktion als national und international wichtige Tourismusagglomeration, der wirtschaftlichen Bedeutung des Dienstleistungssektors und den damit verbundenen Branchen wird neu eine Teilstrategie Tourismus als Querschnittsthema und -strategie in das AP integriert. Die Teilstrategien Verkehr werden mit Berücksichtigung der bestehenden übergeordneten Strategien auf die Agglomeration weiter präzisiert.

Erste Priorität hat eine ressourcenschonende, nachhaltige **Siedlungsentwicklung nach innen** an gut erschlossener Lage. Das Bevölkerungswachstum soll weitgehend innerhalb der bestehenden Bauzonen aufgenommen werden. Innenentwicklung und Verdichtung sollen einhergehen mit Schutz und qualitativer Aufwertung der Lebensräume. Die Teilstrategie umfasst folgende Elemente:

- «konzentrieren»: Das Siedlungsgebiet bleibt kompakt. Das Wachstum findet konzentriert statt.
- «auf Qualität achten»: Die Agglomeration Interlaken weist eine sehr hohe Wohn- und Lebensqualität auf. Diese wird erhalten und weiter verbessert, in dem ein grosses Augenmerk auf die Qualität in der Siedlungs- und Mobilitätsplanung gelegt wird.
- «lenken»: Vielfältige Siedlungsräume der Agglomeration differenziert entwickeln und Zentrumsstrukturen stärken.
- «entwickeln»: Kompakte Siedlungsstruktur durch eine gezielte und verträgliche Entwicklung schaffen.
- «koordinieren»: Die regionale Zusammenarbeit in den Bereichen Regionalentwicklung, Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung vertiefen.

Die wertvolle Kultur- und Naturlandschaft sollen erhalten sowie die Freiflächen im und angrenzend an das Siedlungsgebiet erhalten und hochwertig gestaltet werden. Die Teilstrategie umfasst folgende Elemente:

- «gestalten»: Freiräume im Siedlungsgebiet sichern und als Aufenthalts- und Begegnungsorte gestalten.
- «vernetzen»: Wichtige zusammenhängende Grünflächen als Vernetzungsachsen für Ökologie, Naherholung und als Kaltluftkorridore sichern.
- «lenken»: Naherholungssuchende und Touristen über geeignete Zugänge in die für ihre Zwecke zur Verfügung stehenden Räume und Landschaften lenken.
- «pflegen»: Die vielfältige Kultur- und Alplandschaft pflegen und in erster Linie für die landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung stellen.

Abgestimmt mit der integralen Entwicklungsstrategie 2023 der Region Oberland-Ost werden für den Bereich Tourismus und Freizeit Stossrichtungen und Entwicklungsgrundsätze festgelegt. Die darauf aufbauende Teilstrategie umfasst insbesondere folgende Elemente:

- «nachhaltig entwickeln»: Den Tourismus der Region Oberland-Ost / der Agglomeration Interlaken nachhaltig weiterentwickeln.
- «Beherbergung sichern»: Einheimischen und Touristen attraktive und passende Beherbergungsformen anbieten.
- «ÖV-Angebote nutzen»: Touristen sollen die ÖV-Angebote ohne grosse administrative Hindernisse nutzen können (Bsp. ÖV-Nutzung in Gästekarte inkludiert).

Teilstrategie Siedlung



Teilstrategie Landschaft



Teilstrategie Tourismus



Teilstrategie Verkehr



Für die zukünftige Entwicklung des **Gesamtverkehrssystems** setzt die Agglomeration Interlaken auf die übergeordnete 4V-Strategie und die Grundgedanken des «Crossbow»-Konzepts, die sich in den folgenden Elementen wiederfinden.

- «nutzungs- und funktionsorientiert gestalten»: Der öffentliche Strassenraum ist sicher und attraktiv und weist eine nutzungs- und funktionsorientierte Flächenaufteilung auf.
- «hierarchisch organisieren»: Der MIV wird möglichst lange auf dem übergeordneten Netz gehalten und fliesst auf direkten und kurzen Wegen innerhalb der Agglomeration. Dies führt zu einem geringen MIV-Anteil bei Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr im Kerngebiet der Agglomeration.
- «aktiv mobil sein»: Eine Weiterentwicklung des regionalen Velowegnetzes und der Fusswege baut ein bereits bestehendes attraktives und dichtes Wegnetz für Zufussgehende und Velofahrende aus. Dabei werden insbesondere die Fusswege mit regionaler Bedeutung an ÖV-Knotenpunkte, ÖV-Zugangswegen und in Siedlungszentren entwickelt. Die Anliegen der Klimaverträglichkeit werden berücksichtigt.
- «flächeneffizient unterwegs»: Der ÖV ist das Rückgrat der Erschliessung und bietet einen nachfragerechten Orts- und Regionalverkehr.
- «umsteigen»: Nachfragegerechte Infrastrukturen werden bereitgestellt und ermöglichen den attraktiven Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln.

Massnahmen

Die Siedlungsentwicklung spielt sich primär innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete ab. Zur Umsetzung der Innenentwicklung und Lenkung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums an zentrumsnahe, gut erschlossene Lagen stehen im AP prioritär **Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete** im Fokus. Als Massnahmen werden nur Entwicklungsgebiete aufgenommen, welche über eine hohe Entwicklungsdynamik und eine überkommunale Bedeutung verfügen, einer sorgfältigen Abstimmung mit den Verkehrs- und Landschaftszielen entsprechen und in den nächsten Jahren (weiter-)entwickelt werden.

Dementsprechend enthält das AP5 Interlaken eine Vielzahl von Siedlungsmassnahmen, deren Realisierung im A-Horizont erfolgt. Dazu gehören u. a. das IBI-Areal (Fabrikstrasse), die Areale Schiffpländle Ost/Werft und Hotel Interlaken Ost sowie «Zentrum bim Bahnhof» in Wilderswil. Darüber hinaus ist im A-Horizont die planungsrechtliche Umsetzung des Masterplans Flugplatz Interlaken vorgesehen. Die Siedlungsmassnahmen im B-Horizont fokussieren hingegen auf die Weiterentwicklung der bisherigen Planungen. Dazu gehört beispielsweise die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens für eine künftige Nutzung des BLS-Areals in Leissigen.

Im Zusammenhang mit den Strategien der qualitätsorientierten Siedlungsentwicklung nach innen, der Funktionen der Gewässer und der Zugänglichkeit liegen im AP5 die Gewässer als bedeutende Landschafts- und Freiraumelemente im Fokus. Die neue Massnahme zur Aufwertung von Gewässerufeln für Mensch und Natur trägt zu einer verbesserten Zugänglichkeit und Stärkung der Wahrnehmung der Gewässer im Zentrum der Agglomeration bei. Zudem wirkt sie sich positiv auf die Biodiversität und das Stadtklima aus.

Mit der Daueraufgabe «Hotelzonen» wird aktiv auf die Strategie «Beherbergung sichern» eingegangen. So greift die Massnahme einerseits in touristische Nutzungen ein, hat andererseits aber auch einen Effekt auf die weitere Siedlungsentwicklung und ermöglicht so eine Sicherung für einheimische Bevölkerungsgruppen als auch der touristischen Attraktivität.

Die Verkehrsmassnahmen der 5. Generation unterstützen die angestossenen Entwicklungen der ersten beiden Agglomerationsprogramme und die Umsetzung der Teilstrategien. Massnahmen im **Strassenverkehr** des AP5 setzen die Aufwertung und Optimierung der Strasseninfrastruktur ausserhalb des Kerngebiets fort, indem die Ortsdurchfahrt Ringgenberg umgestaltet und das Verkehrsnetz im Raum Weissenau angepasst wird. Die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Sicherheit erhöhen sich dadurch im angrenzenden Quartier aufgrund der Unterbindung von Schleichverkehr

Im **Fuss- und Veloverkehr** liegt der Fokus auf der Weiterentwicklung eines durchgängigen und sicheren Fuss- und Velowegnetzes. Mit dem Neubau (Querung Schifffahrtskanal Weissenau, Fussverkehrsbrücke Matten) resp. Ausbau (Brücke Dotierkraftwerk) von drei Brücken sollen sowohl Netzlücken geschlossen als auch Schwachstellen behoben werden. Von grösster Bedeutung für den Alltags- und Freizeitverkehr ist die Strecke Leissigen-Därli-Interlaken als Trägerin zweier nationaler Velohauptverbindungen. Eine neue, Streckenführung abseits der Nationalstrasse A8 und entlang des Thunersees wird zu einer deutlichen Attraktivierung führen.

Im **ÖV** wird im Rahmen von Eigenleistungen der Postauto AG die Elektrifizierung der Buslinien inklusive der Ladeinfrastruktur am Bahnhof Interlaken bereits im Jahr 2025 umgesetzt.

Massnahmen Siedlung



Massnahmen Landschaft



Massnahmen Tourismus



Massnahmen Verkehr



Die untenstehende Tabelle zeigt die **Kosten der Verkehrsmassnahmen** im A- und B-Horizont differenziert nach den verschiedenen Massnahmenkategorien:

Kosten der Verkehrsmassnahmen ►



Kategorie	A-Horizont	B-Horizont	Total	A-Horizont	B-Horizont	Total
	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF	in %	in %	in %
Total	43.6	3.2	46.9	100%	100%	100%
MIV	6.5	0.0	6.5	15%	0%	14%
ÖV	0.0	0.0	0.0	0%	0%	0%
FVV	37.1	3.2	40.3	85%	100%	86%
KM	0.0	0.0	0.0	0%	0%	0%
NM	0.0	0.0	0.0	0%	0%	0%

Es ergeben sich insgesamt Kosten von knapp 44 Mio. CHF im A-Horizont und gut 3 Mio. CHF im B-Horizont. Im A-Horizont entspricht dies Kosten von 1'326 CHF pro Kopf der Präsenzbevölkerung (Einwohnende plus mit 50 Prozent gewichtete Anzahl Beschäftigte). Im B-Horizont ergibt sich ein Wert von 99 CHF pro Kopf der Präsenzbevölkerung. Fast die gesamten Kosten im A-Horizont fällt auf den Fuss- und Veloverkehr (FVV).

AP5 Burgdorf

Burgdorf bildet mit heute knapp 17'000 Einwohnenden die Kernstadt einer Agglomeration von knapp 37'000 Einwohnenden. Die Agglomeration erstreckt sich gegen Norden und Westen in die Ebene des Mittellands. In Richtung Süden verläuft sie entlang der Talebene der Emme und wird vom Emmentaler Hügelland eingebettet. Im Hügelland läuft die Agglomeration über in ein Streusiedlungsgebiet mit Einzelhöfen und kleineren Ortschaften.



▲ Blick auf Burgdorf in Richtung Süden. Im Vordergrund die Ebene des Mittellandes, rechts im Hintergrund die Talebene der Emme, umrahmt von der klassischen Emmentaler Hügellandschaft mit Streusiedlungen.

Quelle: Stadt Burgdorf.

Schon lange vor dem ersten AP hat Burgdorf mit dem Projekt **Fussgänger- und Velomodellstadt** von 1996 bis 2006 Pionierarbeit im Fuss- und Veloverkehr geleistet. Dazu zählt die Errichtung der ersten Begegnungszone und einer der ersten bewachten Velostationen der Schweiz. Seither hat Burgdorf diese Politik fortgeführt und wurde dafür 2010, 2014, 2018 und 2021 gleich **vier Mal** von ProVelo als **velofreundlichste Stadt der Schweiz** ausgezeichnet. Der Velo- und Fussverkehr wurde auch im Rahmen der AP kontinuierlich gefördert. Weiter wurde die ÖV-Erschliessung der Agglomeration in den letzten Jahren deutlich verbessert und die Siedlungsentwicklung verstärkt auf den ÖV ausgerichtet. So konnte insbesondere der Anteil der Bevölkerung und der Beschäftigten mit einer guten Erschliessung erhöht und der Anteil mit geringer Erschliessung reduziert werden.

**Burgdorf als
Pionier-
Agglomeration**

Verkehrssanierung Burgdorf – Ober- burg – Hasle b. B.

Die Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle bei Burgdorf (Hasle b. B.) war zentrales Gesamtverkehrselement des AP3 und AP4. Im Rahmen der 3. und 4. Generation wurden die Projektteile Burgdorf und Oberburg zur Mitfinanzierung eingereicht und offiziell in die Agglomerationsprogramme aufgenommen. Das AP Burgdorf der 5. Generation knüpft mit der Umfahrungsstrasse in Hasle b. B. (als Projektabschnitt der Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle b. B.) nahtlos daran an.

Klima und Biodiversität

Die Teilstrategien Siedlung und Landschaft werden im AP5 um die Aspekte Klima und Biodiversität ergänzt. Eine wichtige Grundlage dazu bildet die von der Stadt Burgdorf entwickelte Klimastrategie. Ein Schwerpunkt wird zudem auf die Themen Siedlungsqualität, Freiräume und Naherholung gelegt.

Siedlungsmass- nahmen mit hoher Dynamik

Bei den Siedlungsmassnahmen liegt der Fokus auf Planungen und anstehenden Arealüberbauungen, die eine hohe Entwicklungsdynamik und Grösse aufweisen und die eine besondere Abstimmung mit den damit zusammenhängenden Verkehrsmassnahmen erfordern. In der historischen Altstadt von Burgdorf soll etappiert das «Entwicklungskonzept Altstadtpflasterung und Gestaltungskonzept Altstadtplätze» umgesetzt werden, um die Aufenthaltsqualität und das Begegnungszonen-Regime gestalterisch zu stärken. Auch die Elektrifizierung der Ortsbuslinien soll zur weiteren Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zu einem klimafreundlichen ÖV beitragen.

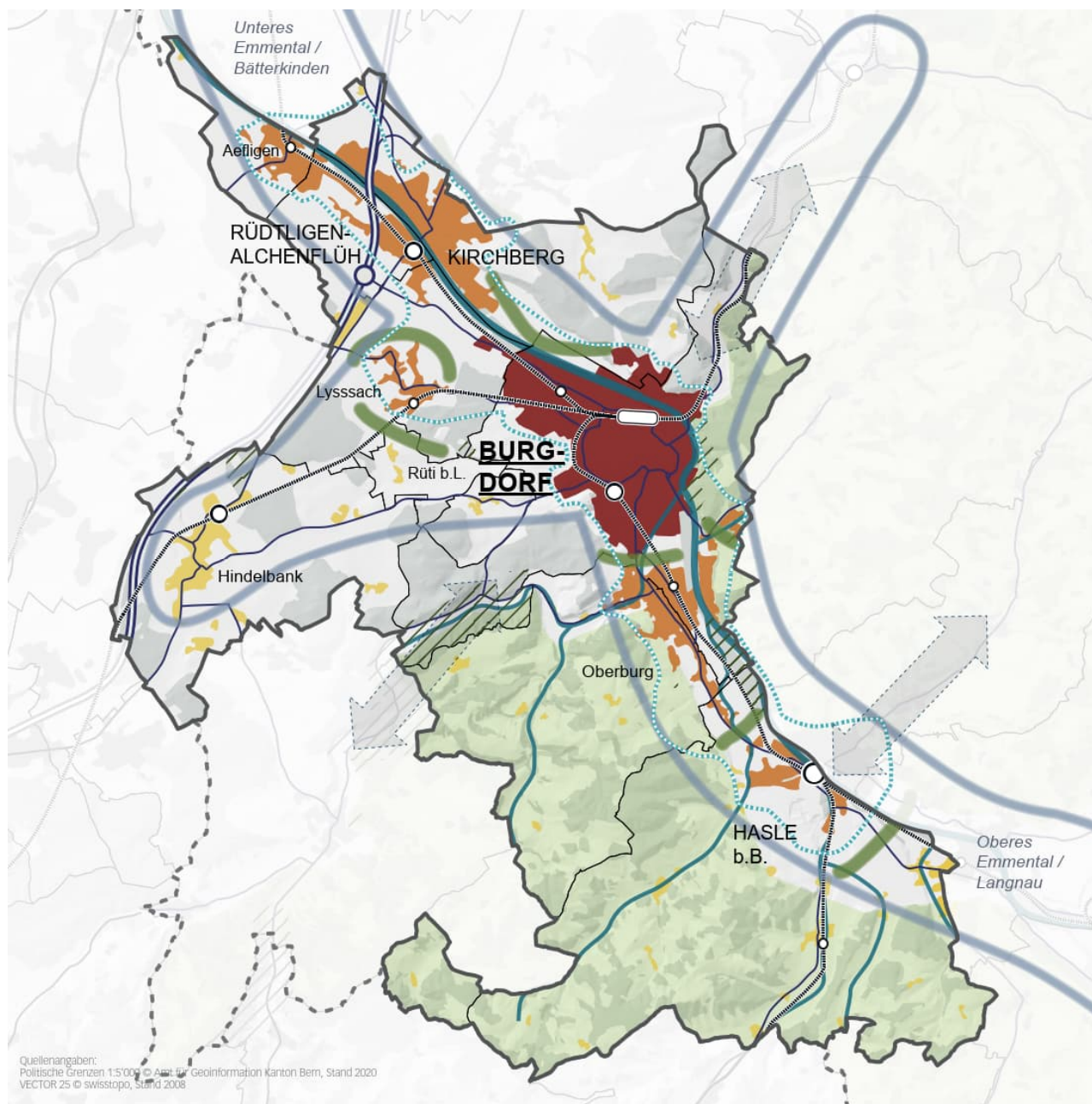
Perimeter



▲ Perimeter des AP
Burgdorf

Zum BeSA-Perimeter des AP Burgdorf gehören die neun Gemeinden Burgdorf, Kirchberg, Rütligen-Alchenflüh, Aeßlingen, Lyssach, Oberburg, Hindelbank, Hasle b. B. und Rütli bei Lyssach. Dabei ist Hindelbank eigentlich Teil des BeSA-Perimeters der Agglomeration Bern, wird aber in Absprache mit dem ARE wie schon im AP4 im AP Burgdorf integriert. Der Perimeter des AP Burgdorf umfasst in der 5. Generation neu auch die Gemeinden Hasle b. B. und Rütli bei Lyssach, verzichtet wird jedoch auf den bisherigen «erweiterten Agglomerationsperimeter».

Zukunftsbild und Ziele



Das Zukunftsbild der Agglomeration Burgdorf wurde vollständig überarbeitet und dem räumlichen Entwicklungsleitbild der Regionalkonferenz Emmental angeglichen. So gehören beispielsweise neu Aussagen zur angestrebten Siedlungsqualität und zur Anpassung an den Klimawandel dazu.

Im Jahr 2040 hat sich **Burgdorf** als **Agglomerationskern** dank seiner Innenentwicklung weiter verdichtet und die städtebauliche Qualität behalten. Die Kernstadt zeichnet sich durch die urbane Identität, nutzungsdurchmischte und optimal aufeinander abgestimmte Wohn- und Arbeitsquartiere mit ansprechenden öffentlichen Frei- und Grünräumen aus. Burgdorf ist Standort von Unternehmen und Bildungseinrichtungen mit regionaler und überregionaler Ausstrahlung. Dadurch besteht in Burgdorf ein breites Arbeitsplatz- und Bildungsangebot. Überregional ist der Standort Burgdorf für seinen starken Gesundheitscluster bekannt und nachgefragt. Das Strassennetz abseits der Durchgangs-

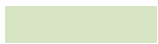
strassen verfügt über eine ansprechende Aufenthaltsqualität und ist sicher. Die siedlungsorientierten Strassenräume in den Quartieren haben eine untergeordnete verkehrliche Bedeutung und sind so umgestaltet, dass diese stadtverträglich und sicher sind.



Die Entwicklungsdynamik konzentriert sich auf die gut mit dem ÖV erschlossenen, zentralen Lagen im **Agglomerationsgürtel** und entlang der **Entwicklungssachse**. An dafür besonders geeigneten Standorten bestehen attraktive Arbeitsgebiete, welche einen wichtigen Beitrag zum Arbeitsplatzangebot der Agglomeration leisten. Die Strassen bieten eine hohe Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit. Strassen mit Zentrumsfunktionen sind vom Durchgangsverkehr entlastet oder so umgestaltet, dass dieser ortsverträglich ist. Der Verkehr in den Quartieren ist beruhigt und sicher für alle Verkehrsteilnehmenden.



Die Qualitäten des **ländlichen Raums** bleiben erhalten (Ruhe, gut bewahrte Ortsbilder). Sie leisten einen wichtigen Beitrag an ein vielfältiges Wohnangebot in der Region. Das Bevölkerungswachstum bis 2040 ist moderat und profitiert von guten ÖV-Anbindungen.



Die **identitätsstiftende Emmentaler Kultur- und Hügellandschaft** prägt die Agglomeration. Dank sanftem Tourismus wird das Emmentaler Hügelland als überregionales Erholungsgebiet wertgeschätzt. Die Wälder sind dank nachhaltiger Bewirtschaftung wertvolle Naturräume und dienen der Bevölkerung als Erholungsräume.



Der geschützte **Naturraum** ist wichtig für Flora und Fauna. Die spezifischen Schutzziele sind bei jeglichen Vorhaben berücksichtigt.



Die **Siedlungstrenngürtel** zwischen den Siedlungen ermöglichen dem Wild die notwendige Durchlässigkeit, strukturieren die Siedlungsgebiete und bieten der Bevölkerung optimalen Zugang zu den grünen Naherholungsräumen.



Die **Flusslandschaft** der Emme ist ein wichtiger Lebensraum und als Naherholungsraum zu Fuss und mit dem Velo gut zugänglich.



Eine **nachhaltige Mobilität in und zwischen den Zentren** ist durch ein dichtes und sicheres Fussgänger- und Velowegnetz gewährleistet. Ergänzend besteht ein engmaschiges Busnetz mit attraktivem Takt und guten Anschlüssen zur Bahn. Die Strassen sind siedlungsverträglich umgestaltet und bieten eine hohe Aufenthaltsqualität und Sicherheit.



Auf dem **Entwicklungskorridor** mit wichtigen Verkehrsachsen können MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr flüssig, effizient und sicher abgewickelt werden.



Der **gebündelte Verkehr auf den Zubringerachsen** fliesst aus dem Streusiedlungsgebiet zu den nächstgelegenen Anknüpfungspunkten des übergeordneten Netzes.



Die **Verkehrsdrehscheiben** sind als Umsteigeorte gestärkt und bilden die Basis für eine Reduktion des MIV-Aufkommens in den Siedlungszentren. Die ÖV-Drehscheiben an den Bahnhöfen Burgdorf, Hasle-Rüegsau, Kirchberg-Alchenflüh und Hindelbank bieten effiziente und zuverlässige Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn sowie zwischen Fussverkehr, Veloverkehr und wo vorhanden On-Demand-Angeboten.

Die **Bahnkorridore** und das **Kantons- und Nationalstrassennetz** gewährleisten die überregionale Anbindung der Agglomeration mit ihren Nachbarräumen und den Anschluss an die nationale Verkehrsinfrastruktur.

Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf zu **Siedlung und Landschaft** besteht vor allem bezüglich folgender Punkte:

- Die Bestrebungen zur Innenentwicklung sind mit hohem Engagement weiterzuverfolgen. Vorrang ist besonders qualitätsvollen und dichten Gebietsentwicklungen einzuräumen. Flankierend dazu sollen bestehende Ortszentren, Verkehrsachsen, Frei- und Grünflächen mit Aufenthaltsdefiziten aufgewertet (Schwammstadtelemente, Durchgrünung) und bei Nachverdichtungen Freiräume gezielt gestärkt werden.
- Der Nutzungsdruck bei Naherholungsgebieten soll mit Lenkung, Sensibilisierung oder Einschränkung störungsintensiver Aktivitäten reduziert werden.
- Die Zugänglichkeit zu Naherholungsräumen ist in Einklang mit den weiteren Nutzungs- und Schutzinteressen gezielt zu erleichtern. Ökologisch sensible Bereiche sollen geschützt, gepflegt und aufgewertet werden.

Handlungsbedarf besteht im Bereich **Verkehr** in erster Linie in folgenden Bereichen:

- Die Stärkung einer siedlungsverträglichen und sicheren Mobilität ist weiter voranzutreiben.
- Im **Strassenverkehr** soll der Verkehrsfluss auf Abschnitten mit Rückstau in Hauptverkehrszeiten optimiert werden (z. B. Ortsdurchfahrt Lyssach). Die Verkehrsverträglichkeit und -sicherheit ist durch Sanierung und Aufwertung von Strassen und Plätzen zu verbessern.
- Das **ÖV**-Angebot entspricht grundsätzlich den Bedürfnissen der Agglomeration. Handlungsbedarf besteht bei einzelnen Entwicklungsgebieten wie beispielsweise in Burgdorf, dem Rössler-Areal oder in Rüegsau. Die heute fossil betriebenen Buslinien sollen auf E-Busse umgestellt werden. Der strassengebundene ÖV ist mittels Priorisierung punktuell zu optimieren (Raum Lyssach und Bahnhof Burgdorf). Einzelne Verkehrsdrehscheiben sind weiter aufzuwerten. Der hindernisfreie Zugang zu Haltestellen ist zu optimieren und zu Randzeiten (Nacht, Wochenende) ist ein gezielter Ausbau des ÖV-/On-Demand-Angebots zu prüfen.
- Für den **Veloverkehr** liegt der Fokus auf der Weiterentwicklung eines durchgängigen und sicheren Velowegnetzes. Durch Linienführungen parallel zum Basisstrassennetz, aber auch durch attraktive Velowege auf dem Basisstrassennetz selbst, soll eine Veloinfrastruktur entstehen, die eine reichweitenstarke Mobilität ohne motorisierten Individualverkehr im Alltag und in der Freizeit ermöglicht. Das Angebot an Veloabstellflächen ist insbesondere an den ÖV-Haltestellen auszubauen.

Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft



Handlungsbedarf Verkehr



Teilstrategien

Teilstrategie Siedlung und Landschaft



Die Teilstrategie **Siedlung und Landschaft** setzt die Priorität auch künftig auf neue Arbeits- und Wohngebiete durch Innenentwicklung. Die Teilstrategien wurden um die Aspekte Klima und Biodiversität ergänzt und ein Schwerpunkt auf die Themen Siedlungsqualität, Freiräume und Naherholung gelegt. Es wird folgende Strategie verfolgt:

- Erste Priorität hat eine ressourcenschonende, nachhaltige **Siedlungsentwicklung nach innen** an gut erschlossenen Lagen. Das Wachstum soll möglichst innerhalb der bestehenden Bauzonen bewältigt werden. Innenentwicklung und Verdichtung sollen einhergehen mit Schutz und qualitativer Aufwertung der Lebensräume.
- Dazu werden die **Entwicklungsgebiete vorangetrieben**: Die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte ESP Burgdorf Buchmatt und Burgdorf Bahnhof werden weiterentwickelt. Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte werden gestaffelt entwickelt.
- Ergänzend sollen wenige ausgewählte, gut erschlossene **Vorranggebiete** in Hindelbank und Kirchberg (Wohnen) eingezont werden.
- Die **Entwicklung erfolgt qualitativ hochwertig**: Für Entwicklungsvorhaben soll eine hohe Siedlungsqualität eingefordert werden, öffentliche Räume werden mit geeigneten Instrumenten zu attraktiven, divers nutzbaren Orten weiterentwickelt.
- Die wertvolle **Kulturlandschaft mit den Hügeln**, dem Flusslauf der Emme und der Talebene sowie die Grünzäsuren zwischen den Siedlungen sind zu erhalten. Naherholungsgebiete, Grün- und Freiflächen im Siedlungsgebiet werden gesichert.
- Gestützt auf den kantonalen Aktionsplan **Biodiversität** und der verabschiedeten **Klimastrategie** der Stadt Burgdorf soll die Biodiversität gefördert und einen Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Teilstrategie Verkehr



Die Teilstrategie **Verkehr** des AP5 strebt eine attraktive Intermodalität und Multimodalität für siedlungs- und klimaverträgliche Mobilität an. Als Basis dient dazu die 4V-Strategie, die das Rückgrat der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Bern bildet.

- Der **Strassenverkehr** wird auf den Entwicklungsachsen siedlungsverträglich gestaltet, die Ortskerne werden vom Durchgangsverkehr entlastet und die Strassenräume flächeneffizient aufgeteilt. Gleichzeitig wird der Verkehrsablauf verbessert und die Trennwirkung reduziert. In den Quartieren werden die Geschwindigkeiten begrenzt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Schleichverkehr zu vermeiden. Schwachstellen bei der Verkehrssicherheit werden behoben.
- Der **öffentliche Verkehr** wird gefördert, indem das ÖV-Angebot nachfragegerecht ausgebaut wird. Buslinien werden gezielt beschleunigt und Takte verdichtet. Dazu tragen Buspriorisierungs- und Verkehrsmanagement-Massnahmen sowie die Entlastung der Ortsdurchfahrten Oberburg und Hasle b. B. bei. In Burgdorf, Kirchberg, Hindelbank und Hasle b. B. werden die ÖV-Drehscheiben gestärkt. Hierzu werden kurze Umsteigewege und attraktive Zugänge für den Fuss- und Veloverkehr inkl. qualitativ gutem Bike-and-Ride-Angebot bereitgestellt. Zusätzlich wird der Busverkehr in Etappen auf fossilfreie Antriebe umgestellt.
- Naherholungsgebiete sowie Arbeits- und Versorgungsstandorte verfügen über eine sehr gute Erschliessungsqualität für den **Fuss- und Veloverkehr**. Mit Velobahnen und Velohauptverbindungen werden die wichtigen Vorelationen auf den Hauptsiedlungsachsen durchgängig, sicher und mit hohem Ausbaustandard ausgestaltet. Für den Fussverkehr stehen in den Ortschaften sichere und attraktive Verbindungen, Schulwege und Strassenquerungen zur Verfügung. Das Veloverleihangebot wird ausgebaut.

Massnahmen

Bei den Siedlungsmassnahmen setzt die Agglomeration den Schwerpunkt weiterhin auf die Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen. Konsequenterweise sind die AP5-Siedlungsmassnahmen deshalb mehrheitlich Arealüberbauungen in Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten an zentrumsnahen, gut erschlossenen Lagen.

Folgende **Siedlungsmassnahmen** sind aus kantonaler Sicht hervorzuheben:

- Beim **ESP Burgdorf Bahnhof** wird eine Entwicklung in Richtung Gesundheits-Cluster angestrebt. Die Planungen zahlreicher Areale sind im Gange oder bereits abgeschlossen. Arbeiten zur Förderung der Nutzungsdurchmischung, zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Attraktivierung der Verkehrsknoten laufen.
- Der **ESP Burgdorf Buchmatt** ist mehrheitlich bebaut. Die Stadt Burgdorf hat jedoch in mehreren Potenzialstudien ein erhebliches Verdichtungspotenzial nachgewiesen. Basierend darauf ist der ESP zu reaktivieren und geeignete Massnahmen auszuarbeiten. Die Erschliessung rund um die S-Bahnhaltestelle Buchmatt wird verbessert.
- Nebst den zwei ESP ist auch das 19 Hektar grosse Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet **Zentrum Oberburg** von Bedeutung, welches im Zuge der Verkehrssanierung grosses Entwicklungspotenzial besitzt.

Auf die Ausscheidung neuer **ViV-Standorte** wird verzichtet. Der bestehende kantonale Standort ESP Aemme-Center ist weitgehend realisiert und wird nur noch punktuell erweitert.

Im AP5 sind im Bereich **Landschaft** mehrere Massnahmen zur Aufwertung von Freiräumen im Siedlungsgebiet enthalten (z. B. Gebrüder-Schnell-Terrasse-Grabenstrasse-Hofstattplatz). Diese Massnahmen tragen zu lebenswerten öffentlichen Räumen in Burgdorf bei und wirken sich positiv auf das **Stadtklima** und die **Biodiversität** aus. Die Stadt Burgdorf hat mit der Verabschiedung der «Klimavision30» und der Klimastrategie eine Grundlage geschaffen, deren Zielsetzung und Massnahmen sich in allen Fachbereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr auswirken.

Mit der Komplettierung der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle b. B. mit dem dritten Teilabschnitt in Hasle b. B. leistet die Umfahrung einen bedeutenden Beitrag zur Umsetzung der Verkehrs- und auch Siedlungsstrategien. So erhöht diese die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf massgeblich. Ergänzend sieht das AP5 **MIV**-Massnahmen vor, die den Nutzen der Verkehrssanierung zusätzlich erhöhen – so etwa die Sanierung «Schloss – Spital» in Burgdorf, mit denen dem Fuss- und Veloverkehr mehr Raum zur Verfügung gestellt und die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht wird.

Um den siedlungs- und klimaverträglichen **ÖV** in der Agglomeration Burgdorf zu stärken, soll im Rahmen des AP5 die Elektrifizierung der Buslinien gestartet werden. Mittelfristig sind im Bereich der **kombinierten Mobilität** zudem Verbesserungen im Umfeld der Verkehrsdrehscheibe Hasle b. B. geplant. Neben der Erhöhung der Zugänglichkeit sollen zusätzliche Bushaltestellenkanten realisiert und neue Grünflächen geschaffen werden.

Ein Schwerpunkt liegt auf Massnahmen, mit denen das Netz für den **Fuss- und Veloverkehr** erweitert und qualitativ verbessert werden kann. Die Veloinfrastruktur wird sowohl durch Linienführungen parallel zum Basisstrassennetz als auch durch attraktive Velowege im Strassennetz selbst gestärkt. Damit wird eine weiträumige Mobilität ohne motorisierten Individualverkehr im Alltag und in der Freizeit ermöglicht und der gewünschte Verlagerungseffekt vom MIV auf siedlungsverträgliche Verkehrsmittel unterstützt. Als wichtigste Massnahmen sind die Velohauptverbindung zwischen Burgdorf und Hindelbank so-

Massnahmen Siedlung



Verkehrsbintensive Vorhaben (ViV)

Massnahmen Landschaft



Massnahmen Verkehr



wie der Radweg Oberburg-Hasle b. B. zu nennen. Auch für den Fussverkehr soll der Strassenraum umgestaltet und aufgewertet werden, so z. B. im Zentrum von Burgdorf oder in Kirchberg.

Die **Kosten der Verkehrsmassnahmen** im A- und B-Horizont setzen sich wie folgt zusammen:

Kosten der Verkehrsmassnahmen ►



Kategorie	A-Horizont Mio. CHF	B-Horizont Mio. CHF	Total Mio. CHF	A-Horizont in %	B-Horizont in %	Total in %
Total	106.5	45.3	151.8	100%	100%	100%
MIV	85.2	4.6	89.8	80%	10%	59%
ÖV	9.1	0.0	9.1	9%	0%	6%
FVV	12.2	36.7	48.9	11%	81%	32%
KM	0.0	4.0	4.0	0%	9%	3%
NM	0.0	0.0	0.0	0%	0%	0%

Es ergeben sich insgesamt Kosten von knapp 107 Mio. CHF im A-Horizont und gut 45 Mio. CHF im B-Horizont. Gegenüber dem AP4 verdreifachen sich die Kosten ungefähr auf insgesamt knapp 152 Mio. CHF. Im A-Horizont entspricht dies Kosten von 2'173 CHF pro Kopf der Präsenzbevölkerung (Einwohnende plus mit 50 Prozent gewichtete Anzahl Beschäftigte), was dem höchsten Wert unter den Berner AP entspricht. Im B-Horizont ergibt sich ein Wert von 924 CHF pro Kopf der Präsenzbevölkerung. Der höchste Anteil der Kosten im A-Horizont fällt auf den motorisierten Individualverkehr (MIV).

AP5 Gartenagglo Langenthal

In der Gartenagglo ist die Stadt Langenthal mit rund 16'000 Einwohnenden das Zentrum. Zusammen mit den umliegenden Gemeinden Aarwangen, Lotzwil, Roggwil und Thunstetten umfasst die Gartenagglo rund 31'000 Einwohnenden, wertvolle Natur- und Freizeitgebiete, zusätzliche Gebietsentwicklungen und attraktive Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr.



▲ Blick auf den Wuhrlplatz in Langenthal. Markant ist das viele Grün, das die Gartenagglo auszeichnet.

Quelle: Roland Kämpfer.

Die Gartenagglo charakterisiert sich durch ihr grünes Erscheinungsbild und die vielfältigen Wasserlandschaften. Sie ist von einem **«grünen Ring»** zwischen dem Siedlungsgebiet und den Waldflächen umgeben. Die Grünräume reichen fingerartig bis in das Siedlungsgebiet hinein – die sogenannten **«Grünfinger»**. Die charakteristischen **Wässermatten** sind in der Schweiz die letzten ihrer Art. Die Grünflächen und Wasserlandschaften stellen wichtige Freizeit- und Naturräume dar.

Die Gartenagglo liegt am nordöstlichen Rand des Kantons Bern. Sie ist eng verknüpft mit der Agglomeration Burgdorf, den Agglomerationen Solothurn und Olten sowie den Kantonen Aargau und Luzern und bildet dadurch eine wichtige **Schnittstelle** zwischen dem Kanton Bern und dem östlichen Mittelland. Die Schnittstellenfunktion zeigt sich auch darin, dass die Pendlerströme von Langenthal zu den ausserkantonalen Agglomerationen grösser sind als zur Agglomeration Bern.

Gartenagglo

Schnittstelle zum östlichen Mittelland

Neue Arbeitsflächen

Die Gartenagglo bildet einen gut vernetzten Wirtschafts- und Lebensraum sowie einen wertvollen Kultur- und Naturraum. Die Bevölkerung ist in den letzten fünfzehn Jahren stetig gewachsen, die Zahl der Beschäftigten blieb jedoch relativ stabil. Dies hängt auch damit zusammen, dass in der Gartenagglo für die Ansiedelung von grösseren Unternehmen kein Platz zur Verfügung steht. Die Reserven an Arbeitszonen sind insbesondere in der Stadt Langenthal grösstenteils ausgeschöpft, weshalb langfristig, etappenweise **neue Arbeitsflächen in der Gartenagglo** zu schaffen sind.

Fuss- und Veloverkehr stärken

Die Verkehrssanierung Aarwangen wird dazu führen, dass sich die Verkehrsströme in der Agglomeration verschieben werden. Dank der neuen Verbindung an das nationale Strassennetz kann im Siedlungsgebiet der Fokus auf die Stärkung des **Fuss- und Veloverkehrs** gelegt werden. So soll sichergestellt werden, dass durch die neue Umfahrungsstrasse der MIV-Anteil nicht zunimmt.

Smaragdgebiet Oberaargau

Die Stadt Langenthal und die Nachbargemeinden sind in das vom Bund anerkannte **«Smaragdgebiet Oberaargau»** eingebettet. Das Schutzgebietsnetzwerk «Smaragd» umfasst europaweit besonders wertvolle Lebensräume mit seltenen Arten. Das Smaragdgebiet Oberaargau ist mit 11'468 Hektar das grösste der Schweiz. Das Gebiet ist geprägt von Wasserläufen und Feuchtgebieten, Hecken und Feldgehölzen. Der schützenswerte Lebensraum bezieht sich insbesondere auf die gefährdete Libellenart Helm-Azurjungfer, beherbergt aber auch den Biber und neun Fledermausarten.

Perimeter

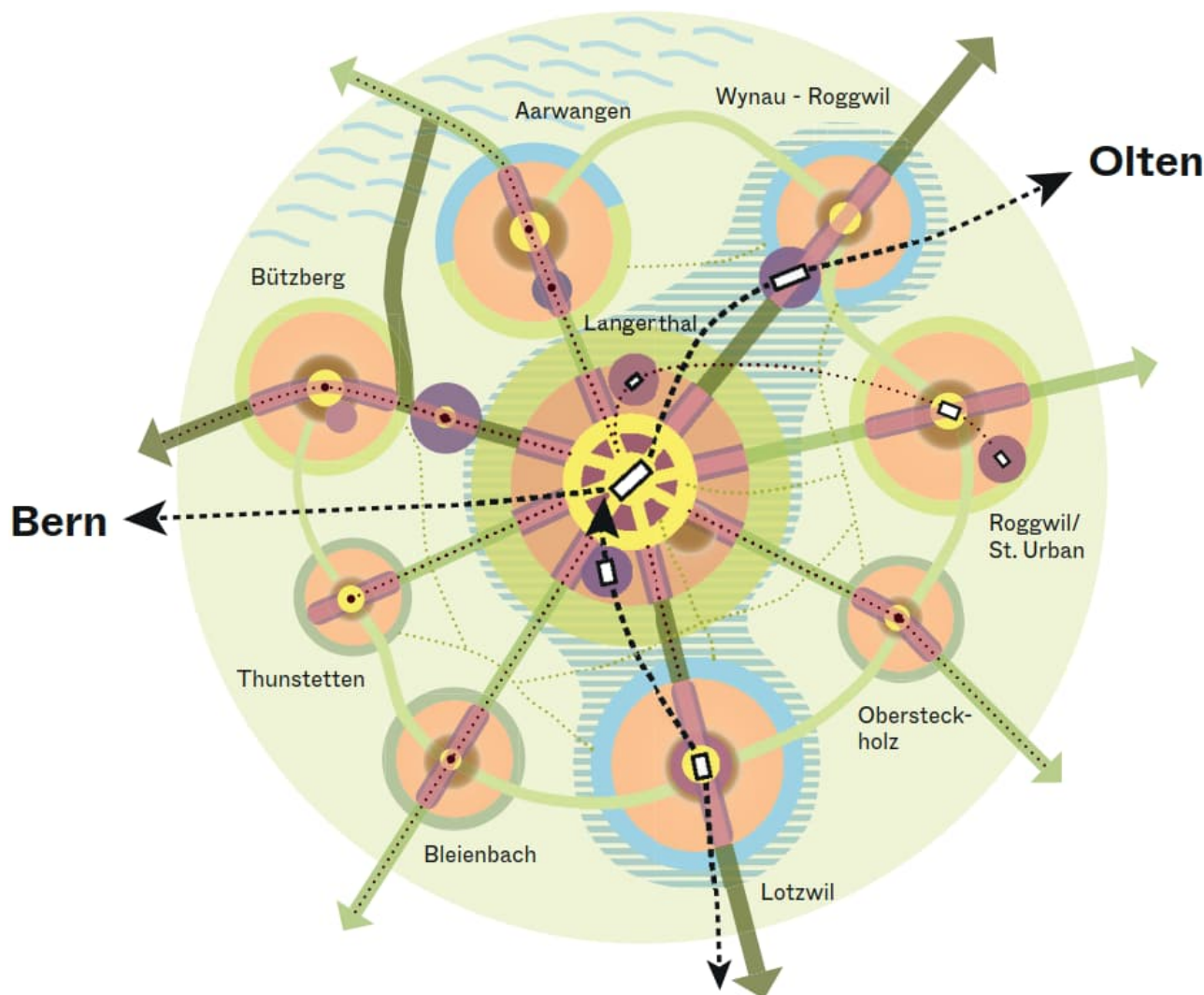


▲ Perimeter des AP Langenthal

Neu umfasst der BeSA-Perimeter der Gartenagglo fünf beitragsberechtigte Gemeinden (Aarwangen, Langenthal, Lotzwil, Roggwil und Thunstetten). Darüber hinaus werden die Gemeinden Bleienbach und Wynau in den Betrachtungsperimeter der Gartenagglo miteinbezogen. Im AP5 werden infolge dieser Erweiterung des Perimeters neu auch Massnahmen ausserhalb der Stadt Langenthal in das AP integriert.

Das AP Gartenagglo Langenthal der 5. Generation baut in weiten Teilen auf dem AP4 auf und entwickelt dieses gezielt weiter. Insbesondere das im Rahmen des AP4 neu erarbeitete Zukunftsbild der Gartenagglo wurde weitgehend unverändert in das AP5 überführt.

Zukunftsbild und Ziele



Das Zukunftsbild wurde im AP4 neu erarbeitet und weitgehend in das AP5 überführt. Es wird auf eine Unterscheidung zwischen dem BeSA-Perimeter und dem Perimeter der Gartenagglo verzichtet. Im Jahre 2040 soll der gesamte Raum als Agglomeration verstanden und anerkannt werden.

Das obenstehende, schematische Zukunftsbild verdeutlicht die Idee der Gartenagglo. Kennzeichnend für die Gartenagglo ist die im Zentrum gelegene **Kernstadt Langenthal**, die über das bestehende Strassen- und ÖV-Netz mit den **Nachbargemeinden** verbunden ist. Die Nachbargemeinden liegen kreisförmig um die Stadt Langenthal und bilden eigenständige Dörfer mit einer hohen Vernetzung zur Kernstadt. Die Stadt verfügt über ein gemischtes Zentrum, das für die Bevölkerung der Gartenagglo in Bezug auf Infrastruktureinrichtungen, Versorgungs- und Kulturangebote von Bedeutung ist. Das Stadtbild und die (historische) Baustruktur wird bewusst gepflegt. Die Quartierzentren bilden in Langenthal attraktive Identifikationsorte mit Versorgungs- und Kultureinrichtungen.





In den **Koordinationsgebieten** soll die massgebliche Entwicklung der Arbeitsplätze bis 2040 konzentriert und überkommunal koordiniert stattfinden. Mit dem ESP/SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld sind wichtige Arbeitsflächen für die Ansiedelung neuer Industrie- und Gewerbebetriebe für die Zukunft gesichert.



Bei den **Radialverbindungen** auf den Hauptstrassen wird unterschieden zwischen:

- Den **radialen Hauptverbindungen** kommt als **«Rückgrat des Strassennetzes»** eine übergeordnete Rolle zu. Dazu gehört die neue Verkehrssanierung Aarwangen, mit der im Jahr 2040 ein direkter Anschluss der Agglomeration an das Nationalstrassennetz besteht. Die Ortszentren und Quartiere sind dadurch vom Durchgangsverkehr entlastet.
- **Radialverbindungen im Siedlungsgebiet** sind auf die Koexistenz von ÖV, MIV, Velo- und Fussverkehr ausgerichtet und haben eine hohe Aufenthaltsqualität.
- **Radialverbindungen zwischen den Siedlungsgebieten** im Landschaftsraum sind für alle Verkehrsmittel gestärkt mit sicheren Wegführungen auch für den Fuss- und Veloverkehr. Ökologisch wertvolle Saumbereiche sind aufgewertet (z. B. Bäume, Hecken, Magerwiesen) und prägen das Erscheinungsbild der Verbindungen.



Tangentiale Verbindungen über Landstrassen verknüpfen die Nachbargemeinden ringförmig. Sie sind 2040 für alle Verkehrsteilnehmenden sicher und attraktiv.



Die perlenkettenartig angeordneten Haltestellen auf den Bahnlinien und strukturierenden Buslinien bilden das Rückgrat des **ÖV**. Den Haltestellen kommen aufgrund ihrer Lage unterschiedliche Funktionen zu. Sie sind beispielsweise als Verkehrsdrehscheibe oder als Ausgangs- und Ankunftspunkte für Erholung und Freizeit ausgestaltet.



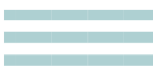
Die Siedlungskörper sind eingebettet in einen **Landschaftsraum**, der wertvolle Erholungs-, Natur- und Kulturfunktionen für die Bevölkerung übernimmt. Die unterschiedlichen Landschaftsräume der Gartenagglo sind erhalten und für die Bevölkerung erlebbar. Das Smaragdgebiet bildet einen bedeutenden Bestandteil der Agglomeration. Wichtige Natur- und Landschaftsräume, in denen die Schutzinteressen überwiegen, sind 2040 durch eine gezielte Lenkung vom Nutzungsdruck entlastet.



Die Siedlungsgebiete der Gartenagglo werden bis 2040 unter Berücksichtigung (mikro-) klimatischer Aspekte weiterentwickelt und durch hochwertige **Übergangsbereiche** gesäumt, welche die Aspekte von Erholung und Ökologie abdecken. Entsprechend der räumlichen Lage der Gemeinden sind die Übergangsbereiche durch die Landschaftselemente «Wässermatten und Aare», «Ebener Landschaftsraum» und «Hügelgebiet» geprägt und ausgestaltet.



Durch die Etablierung eines attraktiven Freizeitnetzes (**Voie Verte**) können die Landschaftsräume zu Fuss oder mit dem Velo sicher erreicht werden. Die Voie Vertes sind zudem optimal an den ÖV angebunden.



Die Lebensader der Gartenagglo bilden die charakteristischen **Wasserlandschaften**:

- Die Kulturlandschaft der **Wässermatten** ist als ortsspezifisches Landschaftselement gestärkt. Die **Langete** ist Naherholungsraum für die Bevölkerung und als Lebensraum für Tier und Pflanzen vernetzt, aufgewertet und geschützt.
- Das räumlich spürbare Tal der **Aare** begrenzt die Gartenagglo gegen Norden. Die Aare stellt einen wichtigen Erholungsort für die Bevölkerung dar und ist als solcher erlebbar und zugänglich.

Handlungsbedarf

Mit den früheren AP wurde bereits Vieles umgesetzt. Es besteht jedoch in einigen Punkten noch Handlungsbedarf, um die Zielsetzungen gemäss dem Zukunftsbild zu erreichen. Ziel des AP5 ist es, den Handlungsbedarf mit hoher Priorität durch Massnahmen anzugehen.

Im Bereich **Siedlung und Landschaft** ist folgender Handlungsbedarf auszumachen:

- Die überkommunale Zusammenarbeit ist in der Praxis zu etablieren. Bei der Entwicklung strategisch wichtiger Gebiete ist die Grundeigentümerschaft zu unterstützen.
- Es ist eine gezielte und qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen umzusetzen. Hierzu sollen gezielte Verfahren gefördert werden (Workshops, Testplanungen, Wettbewerbe etc.) und Chancen einer qualitätvollen Innentwicklung aufgezeigt werden.
- Die Stadt Langenthal verfügt über fast keine Arbeitszonen mehr. Um die wirtschaftliche Entwicklung nicht zu hemmen, ist die Sicherung von Arbeitszonen überkommunal abzustimmen. Insbesondere ist die Entwicklung von ESP mit hohem Arbeitsplatzpotenzial voranzutreiben (Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld).
- In der Stadt Langenthal ist die Aufwertung des historischen Zentrums voranzutreiben. Dies gilt auch für die Dorf- und Ortskerne der Gürtelgemeinden.
- Die Nutzbarkeit und Zugänglichkeit zu den «Grünfingern» ist zu verbessern. In den Quartieren sind zusätzliche Freiräume als öffentliche Spiel- und Begegnungsorte zu schaffen. Die Frei- und Grünflächen sind zu vernetzen.
- Aufwertungsmassnahmen sind für ein verbessertes Mikroklima auf bestehenden Freiräumen umzusetzen (Bäume, Schwammstadtelemente etc.).
- Der Übergangsbereich vom Siedlungs- zum Landschaftsraum ist teilweise kaum gestaltet. Es gilt das Potenzial des «grünen Ringes» um Langenthal auszuschöpfen und langfristige Siedlungsbegrenzungen abschliessend festzulegen.
- Gewässer sind zu revitalisieren.
- Strassenräume sind durch Begrünung aufzuwerten und dadurch der ökologische Wert und die Bewegungsqualität zu erhöhen.

Im Bereich **Verkehr** zeigt sich folgender Handlungsbedarf:

- Der **MIV**-Durchgangsverkehr ist zu reduzieren und der Verkehrsfluss sicherzustellen. Sicherheitsrelevante Schwachstellen im Strassennetz sind zu beheben und Ortsdurchfahrten aufzuwerten.
- Die Attraktivität des **ÖV** ist zu erhöhen. Die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV ist zu gewährleisten. Verbesserungen und neue (Direkt-)Verbindungen sind zu prüfen. Für die Arbeitsplätze im Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld ist eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung anzustreben. Die Vollelektrifizierung der Linienbusse ist umzusetzen.
- Netzlücken im **Fuss- und Veloverkehr** sind zu schliessen und Schwachstellen zu beheben. Velobahnen und Velohauptverbindungen sind festzulegen. Wichtige Velowege sind im Strassennetz gezielt aufzuwerten und zu priorisieren. Die Strassenraumgestaltung ist im Sinne der Aufenthaltsqualität und der Koexistenz zu verbessern.
- Die **kombinierte Mobilität** wird gefördert, indem der Bahnhof Langenthal als Verkehrsdrehscheibe ausgebaut und gestärkt wird. Der MIV wird durch Massnahmen der **nachfrageorientierten Mobilität** gelenkt und das Verkehrsverhalten beeinflusst. Die Bedingungen für das Dauerparken in den Quartieren der Gürtelgemeinden sind zu schärfen und die Tarife überkommunal abzustimmen.

Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft



Handlungsbedarf Verkehr



Teilstrategien

Teilstrategie Siedlung



Die Teilstrategie **Siedlung** zielt darauf ab, die gewachsenen Siedlungsstrukturen zu stärken und kompakte Siedlungen zu schaffen. Um Raum für neue Arbeitsnutzungen bereitzustellen, ist das Siedlungsgebiet aber auch gezielt zu erweitern:

- Im Bereich **Wohnen** erfolgt die Entwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet. Die festgelegten Wohnschwerpunkte werden realisiert. Umstrukturierungen und Verdichtungen finden in Langenthal schwerpunktmässig im historischen Zentrum und um den Bahnhof statt. Ausserhalb von Langenthal erfolgt die Entwicklung primär entlang der S-Bahn-Stationen. Die historischen Dorfkerne sowie die Weiler und Hofgruppen werden im Bestand erhalten.
- Im Bereich **Arbeiten** wird die Entwicklung der regionalen Arbeitsschwerpunkte mit Priorität vorangetrieben. Weil die Stadt Langenthal über fast keine Arbeitszonen mehr verfügt, wird das Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP/SAZ eingezont und entwickelt. Das Arbeitsplatzwachstum soll sich auf die Achse Thunstetten-Langenthal-Roggwil entlang der Bahnlinie konzentrieren.

Teilstrategie Landschaft



Die Teilstrategie **Landschaft** umfasst folgende Stossrichtungen:

- Die charakteristischen «Grünfinger» sind als Natur- und Erholungsgebiete zu erhalten. Sie sorgen durch den Transport von Kaltluft für ein angenehmes Stadtklima.
- Der grüne Ring um Langenthal mit Freiräumen und Freizeitanlagen wird weiterentwickelt. Mit einer bewussten Gestaltung wird ein ansprechender Übergang vom Siedlungsgebiet zur Landschaft geschaffen.
- Die charakteristischen Wasserlandschaften werden als Erholungsgebiete durch Rundwege besser erlebbar gemacht und dienen der Hitzeentlastung.
- Strassenräume werden mit Einzelbäumen oder Alleen grüner gestaltet und dienen der Aufenthaltsqualität als auch der Klimaanpassung.

Teilstrategie Verkehr



Mit Inbetriebnahme der Verkehrssanierung Aarwangen wird die Situation für den MIV erheblich verbessert. Mit der Teilstrategie **Verkehr** soll sichergestellt werden, dass die Verkehrssanierung nicht zu einer Erhöhung des MIV-Anteils führt:

- Der **MIV**-Durchgangsverkehr ist auf die Hauptachsen zu lenken. Die Strassenräume im Siedlungsgebiet sind als Aufenthaltsorte aufzuwerten, das Verkehrsregime ist auf Koexistenz auszurichten. Die MIV-Kapazitäten, z. B. im Stadtzentrum der Kernstadt Langenthal, werden plafoniert und mit einem dynamischen Lenkungssystem zum Parksuchverkehr ergänzt. Einzelne Begegnungs- und Tempo-30-Zonen werden zu einem konsistenten Gesamtnetz verbunden. Schwachstellen werden saniert.
- Das **ÖV**-Angebot wird gezielt optimiert. Auf Linien mit hoher Nachfrage wird ein 15-Minuten-Takt angeboten. Bei Bedarf kommen grössere Transportgefässe zum Einsatz. Der Fahrplan wird stabilisiert und die attraktiven Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz werden erhalten und verbessert. Der ÖV wird priorisiert.
- Die **Velo**-Infrastruktur ist zu einem sicheren, direkten und durchgängigen Netz auszubauen. Die Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen wird insbesondere bei ÖV-Haltestellen erhöht. Schliesslich wird das subjektive Sicherheitsempfinden im **Fuss- und Veloverkehr** erhöht und Schulwege werden bedarfsgerecht ausgestaltet.
- Der Bahnhof Langenthal wird als Verkehrsdrehscheibe gestärkt. Er ermöglicht eine effiziente und attraktive **kombinierte Mobilität** und stellt insbesondere die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn zuverlässig sicher.
- Die Teilstrategie der **nachfrageorientierten Mobilität** sieht eine Plafonierung der MIV-Kapazitäten und eine Parkraumbewirtschaftung im Stadtzentrum vor.



Massnahmen

Für die Gartenagglo wurden in den AP früherer Generationen bereits zielführende Massnahmen definiert. Davon befinden sich viele noch in der Umsetzung (beispielsweise die Innenentwicklung im Umstrukturierungsgebiet Porziareal). Die Umsetzung dieser Massnahmen steht daher im Fokus. Mit dem AP5 werden erstmals auch Massnahmen ausserhalb der Stadt Langenthal für den neu definierten BeSA-Perimeter (Aarwangen, Langenthal, Lotzwil, Roggwil und Thunstetten) erarbeitet.

Die **Siedlungsentwicklung** in Langenthal wird mit dem AP5 schwerpunktmässig auf die (Weiter-)Entwicklung der Arbeitsgebiete und die Siedlungsentwicklung nach Innen fokussiert:

- Das **historische Zentrum** von Langenthal ist als Daueraufgabe zu stärken und zu einem identitätsstiftenden Ort weiterzuentwickeln.
- Die Planungen und Umsetzungen rund um den **ESP Bahnhof Langenthal** bleiben eine kantonale Priorität und leisten einen wichtigen Beitrag zur Innenentwicklung der Gartenagglo. Mit dem Gebiet **Ammann Süd** (Teilgebiet «Eisenbahnstrasse Nord») und dem Wohnschwerpunkt Hopferenfeld grenzen zwei weitere Gebiete mit hohem Entwicklungspotenzial direkt an den ESP Bahnhof Langenthal an.
- Darüber hinaus gehen im A-Horizont weitere Siedlungsmassnahmen im Bereich Wohnen in den Gebieten «Zentrum Bützberg» und «Bahnhofareal Lotzwil» in die Realisierungsphase. Längerfristig besteht ein hohes Entwicklungspotenzial im **Umstrukturierungsgebiet Porzi-Areal** in Langenthal.
- Das 17.5 Hektar grosse Gebiet **Oberhard-Wolfhusenfeld** wurde 2020 als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt im kantonalen Richtplan aufgenommen. Der Gebietsteil Oberhard in Langenthal soll als **SAZ**, der Teil Wolfhusenfeld in Thunstetten als **ESP-Arbeiten** entwickelt werden. Die Planungsarbeiten zur Entwicklung des Gebietes werden mit dem AP5 vorangetrieben. Mit der Verkehrssanierung Aarwangen ist das Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld künftig direkt an die A1 angeschlossen und im Rahmen des «Regionalen Angebotskonzepts 2022-2025 Oberaargau» wird auch die ÖV-Erschliessung verbessert.

Im Gesamtbetrachtungsraum des AP Gartenagglo befinden sich heute zwei regionale ViV-Anlagen: Das Spital und die Migros in Langenthal. Weiter wurde der ESP/SAZ-Standort Oberhard als möglicher ViV-Standort im RGSK aufgenommen.

Im Bereich **Landschaft** wurde die Struktur der Massnahmen im Vergleich zum AP4 überarbeitet. Mit den drei neuen Massnahmenpaketen zu den Ortszentren (Aufwertung), Strassen und Wegen (Durchgrünung) sowie Fliessgewässern (Revitalisierung) wird eine stärkere Stringenz zu den Kapitel Zukunftsbild, Handlungsbedarf und Strategien geschaffen. Darüber hinaus leisten die darin enthaltenen Massnahmen einen wichtigen Beitrag zur konsequenten Klimaanpassung der Gartenagglo. Schliesslich sind die Massnahmenpakete auf den neuen BeSA-Perimeter der Gartenagglo ausgerichtet.

Beim **Verkehr** wird der Schwerpunkt auf die Fortführung der noch nicht umgesetzten Massnahmen gelegt. Weiter steht die Verbesserung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr im Zentrum.

In Zusammenhang zur Verkehrssanierung Aarwangen soll der **Strassenverkehr** in der Stadt Langenthal und weiteren Ortskernen verträglich und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und sicher gestaltet werden. Dazu gehören Tempo-30-Zonen in Thunstetten und Aarwangen, die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Aarwangen auf den Abschnitten nördlich der Aare und beim Schloss sowie die integrale Umgestaltung auf dem Abschnitt

Massnahmen Siedlung



Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)

Massnahmen Landschaft



Massnahmen Verkehr



Spitalgasse – Farbgasse – Dästerplatz in Langenthal. Die Massnahme in Langenthal war bereits Teil des AP3 und wurde inzwischen aufgrund der getätigten Arbeiten an den Vorlosen «Gesamtbetrachtung Zentrum» und «Temporegime», welche auf Basis der Verkehrslenkungsstrategie im AP4 erfolgten, überarbeitet und optimiert.



Im AP5 liegt der Fokus beim **ÖV** auf der Elektrifizierung des Busliniennetzes. Die nötige Einrichtung von Depotladestationen ist im A-Horizont vorgesehen.

Ein Kernelement des AP5 sind die Massnahmen im **Fuss- und Veloverkehr**. Der Fokus liegt dabei auf der Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Planung und Umsetzung einzelner neuer Velowege. In Langenthal werden mehrere grössere Velo-Massnahmen im A-Horizont realisiert: Dazu gehören die Sanierung der Ringstrasse - Schorenstrasse bis Knoten Bleienbachstrasse und der Radweg Moos (beides Massnahmen aus dem AP3, die infolge Einsprachen im Strassenplanverfahren blockiert waren und nun realisiert werden sollen). Weiter sind dies die Verlängerung des Radstreifens zwischen Kreisel Hard und Bahnübergang «asm», die Schliessung der Netzlücke auf der Zufahrt Bahnhof Nord sowie zwischen Eisenbahnstrasse und Dennliweg. Weiter soll der Radweg Roggwil – St. Urban realisiert werden und für den Fussverkehr werden im Rahmen von AP5 diverse Verbesserungen in Thunstetten vorgenommen.



In den Bereichen der **kombinierten und nachfrageorientierten Mobilität** sind im AP5 keine Massnahmen vorgesehen. Diverse bereits genannte Massnahmen oder Massnahmen aus vorherigen AP-Generationen tragen allerdings zur Stärkung von Verkehrsdrehscheiben – insbesondere dem Bahnhof Langenthal – bei und erhöhen deren Attraktivität und Erreichbarkeit.

Die **Kosten der Verkehrsmassnahmen** im A- und B-Horizont sind in untenstehender Tabelle ersichtlich:

Kosten der Verkehrsmassnahmen ►



Kategorie	A-Horizont Mio. CHF	B-Horizont Mio. CHF	Total Mio. CHF	A-Horizont in %	B-Horizont in %	Total in %
Total	26.7	1.7	28.3	100%	100%	100%
MIV	6.3	1.7	8.0	24%	100%	28%
ÖV	2.3	0.0	2.3	9%	0%	8%
FVV	18.1	0.0	18.1	68%	0%	64%
KM	0.0	0.0	0.0	0%	0%	0%
NM	0.0	0.0	0.0	0%	0%	0%

Es ergeben sich insgesamt Kosten von gut 28 Mio. CHF im A-Horizont und knapp 2 Mio. CHF im B-Horizont. Im Vergleich zum AP4 entspricht dies einer Zunahme der Kosten um 12 Mio. CHF. Im A-Horizont entspricht dies Kosten von 663 CHF pro Kopf der Präsenzbevölkerung (Einwohnende plus mit 50 Prozent gewichtete Anzahl Beschäftigte). Im B-Horizont ergibt sich ein Wert von 41 CHF pro Kopf der Präsenzbevölkerung. Zwei Drittel der Kosten im A-Horizont fallen auf den Fuss- und Veloverkehr (FVV).

Umsetzung, Controlling

Der **Kanton Bern** als Träger der Berner AP fungiert auch **als Massnahmenträger** bei Vorhaben der vier Oberingenieurkreise des Tiefbauamts (TBA-OIK) auf Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen sowie zusammen mit Transportunternehmungen teils bei ÖV-Massnahmen unter der Obhut des Amts für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV).

Die meisten Massnahmen sind jedoch unter der **Federführung der Gemeinden**, die sich zur fristgerechten Umsetzung der A-Massnahmen verpflichten, soweit es in ihrem Kompetenzbereich liegt. Die Leistungsvereinbarungen regeln die mit der Umsetzung verbundenen Rechte und Pflichten und sind Voraussetzung, dass Bundesbeiträge ausgerichtet werden können.

Grundsätzlich sind die Träger für die Planung und Realisierung ihrer Massnahmen verantwortlich. Das Dienstleistungszentrum des Tiefbauamtes (TBA-DLZ) unterstützt die Massnahmenträger von der Beitragsbeantragung bis zur Schlussabrechnung der Verkehrsmassnahmen. Es agiert dabei unter anderem als Drehscheibe zwischen Bund, kantonalen Stellen, Regionen, Gemeinden und Transportunternehmen des ÖV und stellt das Finanzcontrolling im Auftrag des Bundes sicher.

Gestützt auf die verbindliche kantonale Richtlinie zur Umsetzung der kommunalen Massnahmen im Rahmen der AP und mit Unterstützung des TBA-DLZ stellen die Trägerschaften sicher, dass die Gesuchsunterlagen für den Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen, die Angaben zum Finanzcontrolling sowie die Schlussberichte und Schlussabrechnungen fristgerecht eingereicht werden. Das TBA-DLZ prüft und bereinigt die eingegangenen Unterlagen in Absprache mit den Massnahmenträgern, reicht diese beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) ein, schliesst vertretend für den Kanton die Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund ab, verfügt die zusätzlichen Kantonsbeiträge an kommunale Massnahmen nach Art. 62 Strassengesetz und sorgt nach Genehmigung der Schlussabrechnungen durch das ASTRA für die Auszahlung der Bundes- und gegebenenfalls der Kantonsbeiträge an die Träger.

Das Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling des Bundes wird für Massnahmen und Teilmassnahmen gemäss den ASTRA-Richtlinien vollzogen. Zur Sicherstellung des Controllings nutzt das TBA-DLZ das **RGSK-Portal** des Kantons, eine **Datenbank** zur Unterstützung des Massnahmenmanagements, die zusammen mit anderen Kantonen eigens dafür entwickelt wurde. Die Erhebung der Angaben für das ordentliche Finanzcontrolling erfolgt in der Regel im Frühjahr und Herbst.

Umsetzung

RGSK-Portal

Stand der Umsetzung Massnahmen Verkehr

Gestützt auf die zwischen Bund und dem Kanton Bern abgeschlossenen Leistungsvereinbarungen zu den AP der 1., 2., 3. und 4. Generation werden nachfolgend für die einzelnen AP die **Bundesbeiträge gemäss Leistungsvereinbarung (LV) und die davon in Finanzierungsvereinbarungen (FinV) verpflichteten Bundesbeiträge** im Rahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) **per 31. Dezember 2024** dokumentiert. Hierzu werden die gemäss den LV zugesicherten maximalen Bundesbeiträge differenziert nach «verpflichtet» (FinV abgeschlossen) und «noch nicht verpflichtet» (FinV ausstehend) ausgewiesen.

Die ausgewiesenen Bundesbeiträge verstehen sich exklusiv Mehrwertsteuer und gemäss den Kostenständen der Leistungsvereinbarungen. Die damit einhergehende teuerungsbedingte Verzerrung wächst mit grösser werdendem Anteil an ausbezahlten Bundesbeiträgen, sie bleibt jedoch in vertretbarem Rahmen.

AP Bern

Von den durch den Bund mit der Leistungsvereinbarung zum **AP1 Bern** maximal zugesicherten 137.7 Mio. CHF konnte per Ende 2024 mit 67.2 Mio. CHF zu knapp der Hälfte der Kosten eine FinV abgeschlossen werden. Die noch nicht verpflichteten 51 Prozent entfallen überwiegend auf die beiden Grossprojekte «Tram Ostermundigen/Rüti» und «Umstellung Buslinie 10 nach Köniz/Schliern», welche jedoch beide noch vor 2027 verpflichtet werden sollen. Schon weiter fortgeschritten ist das **AP2 Bern**: Für 98 Prozent der in der LV enthaltenen Bundesbeiträge liegt eine FinV vor.

Von den für das **AP3 Bern** vom Bund maximal zugesicherten 95.9 Mio. CHF waren bis Ende 2024 knapp ein Drittel der Beiträge verpflichtet. Von den noch nicht verpflichteten Beiträgen fallen knapp 53 Mio. CHF auf die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern und Massnahmen im Rahmen des Projekts Zukunft Bahnhof Bern. Von sechs Projekten wird Abstand genommen, welche jedoch im AP5 neu eingereicht werden.

Die Massnahmen des **AP4 Bern** sind mehrheitlich auf Kurs. Ende 2024 verfügten bereits knapp ein Viertel der Beiträge über eine FinV (26.9 Mio. CHF). Davon fällt der Hauptanteil auf die Pauschalmassnahmen. Von zwei Massnahmen zum ÖV-Knotenpunkt Münsingen (Perron West und Ausbau Bushof) wird im AP4 Abstand genommen. Grund ist die Abhängigkeit zum verzögerten Bahnprojekt Ausbau Bahnhof Münsingen. Die beiden Massnahmen werden im AP5 neu eingereicht.



Bundesbeiträge AP Bern ►

AP Bern	AP1		AP2		AP3		AP4	
	in Mio. CHF	in %	in Mio. CHF	in %	in Mio. CHF	in %	in Mio. CHF	in %
Bundesbeiträge gem. Leistungsvereinbarung	137.7	100%	325.3	100%	95.9	100%	110.6	100%
Verpflichtet (FinV)	67.2	49%	320.2	98%	29.3	31%	26.9	24%
Noch nicht verpflichtet	70.5	51%	5.1	2%	66.6	69%	83.6	76%

AP Biel/Lyss

In der LV zum **AP1 Biel/Lyss** werden seitens Bund Beiträge von maximal 19.9 Mio. CHF zugesichert. Davon waren per Ende 2024 mit 14.0 Mio. CHF 70 Prozent mittels FinV verpflichtet. Von den für das **AP2 Biel/Lyss** maximal zugesicherten 6.0 Mio. CHF waren per Ende 2024 rund die Hälfte mittels FinV verpflichtet.

Für das **AP3 Biel/Lyss** konnten bisher die Beiträge an die pauschal mitfinanzierten Massnahmen verpflichtet werden. Somit sind gut zwei Drittel der Beiträge (5.0 Mio. CHF) durch eine FinV verpflichtet. Der noch nicht verpflichtete Beitrag von 2.4 Mio. CHF ist auf die FVV-Massnahme «Oberer Quai» zurückzuführen.

Von den für das **AP4 Biel/Lyss** vom Bund maximal zugesicherten 44.2 Mio. CHF waren Ende 2024 erst vier Prozent mittels FinV verpflichtet. Knapp zwei Drittel der noch nicht verpflichteten Beiträge betreffen die Pauschalmassnahmen für den FVV, das Verkehrsmanagement und die Aufwertung des Strassenraumes.

AP Biel/Lyss	AP1		AP2		AP3		AP4	
	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	in %
Bundesbeiträge gem. Leistungsvereinbarung	19.9	100%	6.0	100%	7.4	100%	44.2	100%
Verpflichtet (FinV)	14.0	70%	2.9	48%	5.0	68%	2.0	4%
Noch nicht verpflichtet	5.9	30%	3.1	52%	2.4	32%	42.2	96%



◀ Bundesbeiträge
AP Biel/Lyss

Die realisierte und abgerechnete kantonale Massnahme «Bypass Thun Nord» - flankiert von mehreren kommunalen Massnahmen - ist das prägende Element im **AP1 Thun**. Dies schlägt sich insbesondere in der Bilanz der verpflichteten Bundesbeiträge nieder. Von den maximal zugesicherten 46.1 Mio. CHF konnten mit 35.3 Mio. CHF bereits rund 85% der Bundesbeiträge ausbezahlt werden. Dabei wurde der Bypass Thun Nord kostengünstiger als ursprünglich angenommen realisiert, so dass der maximal zugesicherte Bundesbeitrag nicht voll beansprucht wurde. Rund fünfzehn Prozent der Beiträge wurden noch nicht verpflichtet. Gemäss LV zum **AP2 Thun** sichert der Bund maximal 10.6 Mio. CHF zu, wovon per Ende 2024 erst rund 11 Prozent verpflichtet werden konnten. Die noch nicht verpflichteten Beiträge beruhen hauptsächlich auf den Massnahmen «Grossräumige Verkehrsleistung Region Thun», dem «Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse» und auf den Pauschal-massnahmen.

Von den vom Bund maximal zugesicherten 2.9 Mio. CHF für das **AP3 Thun** sind knapp die Hälfte mit einer FinV verpflichtet worden. Für die bereits realisierte Massnahme «Thun, Umbau Knoten Berntorplatz» wurde dem ASTRA die Schlussabrechnung eingereicht. Der noch nicht verpflichtete Beitrag ist mehrheitlich auf die Sanierung des Kreisels Spiezmoos-Autobahnanschluss zurückzuführen. Die FinV soll im Jahr 2027 abgeschlossen werden.

Für das **AP4 Thun** konnte noch keine FinV abgeschlossen werden. Für die grösste Einzel-massnahme, «Uetendorf, BGK Ortsdurchfahrt», soll noch 2025 der Beitrag von 2.2 Mio. CHF verpflichtet werden.

AP Thun	AP1		AP2		AP3		AP4	
	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%
Bundesbeiträge gem. Leistungsvereinbarung	46.1	100%	10.6	100%	2.9	100%	10.2	100%
Verpflichtet (FinV)	39.1	85%	1.1	11%	1.2	42%	-	0%
Noch nicht verpflichtet	7.0	15%	9.5	89%	1.7	58%	10.2	100%



◀ Bundesbeiträge
AP Thun

AP Interlaken

Das **AP1 Interlaken** beinhaltet das Grundkonzept «Crossbow» und ist zu einem grossen Teil umgesetzt. Von den vom Bund zugesicherten maximal 3.7 Mio. CHF sind mit 2.9 Mio. CHF knapp 80 Prozent verpflichtet und bereits ein Grossteil ausbezahlt worden. Das **AP2 Interlaken** führt das Grundkonzept fort und ist in der Umsetzung sogar noch weiter fortgeschritten als das AP1. Von den vom Bund zugesicherten maximal 6.6 Mio. CHF sind nicht nur alle Beiträge verpflichtet, die Massnahmen sind bereits umgesetzt und mehrheitlich mit einer Schlussabrechnung abgeschlossen.

Die Agglomeration Interlaken verzichtete auf die Eingabe eines **AP3** und eines **AP4**.



Bundesbeiträge
AP Interlaken ►

AP Interlaken	AP1		AP2	
	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%
Bundesbeiträge gem. Leistungsvereinbarung	3.7	100%	6.6	100%
Verpflichtet	2.9	79%	6.6	100%
Noch nicht verpflichtet	0.8	21%	-	0%

AP Burgdorf

Im Rahmen des **AP1 Burgdorf** sind fast alle Massnahmen und Teilmassnahmen umgesetzt und abgerechnet. Von den maximal zugesicherten 3.7 Mio. CHF Bundesbeiträgen sind mit 3.1 Mio. CHF rund 83 Prozent bereits ausbezahlt. Hier gilt es anzumerken, dass einige Massnahmen kostengünstiger realisiert werden konnten und somit nicht der maximale Bundesbeitrag beansprucht worden wird. Von den maximal 13.0 Mio. CHF Bundesbeiträgen für das **AP2 Burgdorf** sind erst zehn Prozent verpflichtet. Der Baubeginn des Grossprojekts «Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf» verzögert sich aufgrund einer hängigen Einsprache zur Hindernisfreiheit. Die Realisierung soll ab 2027 erfolgen.

Von den maximal 103.0 Mio. CHF Bundesbeiträgen für das **AP3 Burgdorf** sind drei Massnahmen abgeschlossen und bisher insgesamt vier Prozent verpflichtet worden. Von den nicht verpflichteten Beiträgen sind die gesamten 99.3 Mio. CHF auf die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle zurückzuführen, welche aufgrund von Verzögerungen im Baubewilligungsverfahren (hängige Einsprachen) blockiert ist. Eine Fristverlängerung ist beantragt.

Für das **AP4 Burgdorf** konnten noch keine Beiträge verpflichtet werden. Die Massnahmen befinden sich jedoch in der weiteren Projektierung, so dass mit der Umsetzung ab 2025 gestartet werden kann.



Bundesbeiträge
AP Burgdorf ►

AP Burgdorf	AP1		AP2		AP3		AP4	
	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%
Bundesbeiträge gem. Leistungsvereinbarung	3.7	100%	13.0	100%	103.0	100%	5.3	100%
Verpflichtet (FinV)	3.7	100%	1.3	10%	3.7	4%	-	0%
Noch nicht verpflichtet	-	0%	11.7	90%	99.3	96%	5.3	100%

Für die Agglomeration Langenthal wurde erst in der 2. Generation eine LV abgeschlossen. Das **AP2 Langenthal** erhält Bundesbeiträge von maximal 12.8 Mio. CHF für sechs Massnahmen im Perimeter des ESP Bahnhof Langenthal. Diese Massnahmen können nur mit grosser Verzögerung realisiert werden, weil der Ausbau des Bahnhofs Langenthal (SBB-Projekt) länger dauert. Entsprechend konnten für diese sechs Massnahmen noch keine FinV unterzeichnet werden. Dies soll nun aber in Kürze geschehen, so dass die Massnahmen rund um den Bahnhof im Verlauf von 2025 in Angriff genommen werden können.

Für das **AP3 Langenthal** sichert der Bund maximal 11.2 Mio. CHF zu. Es umfasst nebst einer Einzelmassnahme vor allem Pauschalmassnahmen, für die bis jetzt rund 80 Prozent der Bundesbeiträge verpflichtet worden sind. Der Grossteil der Massnahmen ist auf Kurs. Einige Massnahmen können aufgrund ihrer Abhängigkeit vom Projekt SBB Bahnhof nur mit Verzögerung umgesetzt werden.

Die Umsetzung der Massnahmen aus dem **AP4 Langenthal** mit Bundesbeiträgen von 5.3 Mio. CHF kann voraussichtlich wie geplant erfolgen. Die ÖV-Erschliessungssituation ESP/SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld wird aufgrund der hängigen Beschwerde in Bezug auf die Verkehrssanierung Aarwangen VSA leicht verzögert in Angriff genommen.

AP Langenthal	AP2		AP3		AP4	
	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%
Bundesbeiträge gem. Leistungsvereinbarung	12.8	100%	11.2	100%	5.3	100%
Verpflichtet (FinV)	-	0%	8.8	79%	-	0%
Noch nicht verpflichtet	12.8	100%	2.4	21%	5.3	100%

AP Langenthal



◀ Bundesbeiträge
AP Langenthal

Stand der Umsetzung Massnahmen Siedlung und Landschaft

Die Umsetzung der Massnahmen Siedlung und Landschaft liegt in der Zuständigkeit der Gemeinden respektive der Regionen. Die meisten Massnahmen wurden zeitlich wie geplant umgesetzt. Dies hängt auch damit zusammen, dass es sich bisher bei vielen Massnahmepaketen um eigentliche Daueraufgaben handelt (z. B. Wohnschwerpunkte und Arbeitsschwerpunkte realisieren), die im Zeitverlauf dann mit einzelnen Teilmassnahmen konkretisiert werden (z. B. die Realisierung eines spezifischen Wohnschwerpunktes).

In den AP5 des Kantons Bern liegt der Fokus nun stärker auf konkreten Massnahmen mit klarem Zeithorizont (A- oder B-Horizont). Die Analyse des Umsetzungsstandes der Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft wird sich deshalb in der nächsten Generation von AP vermehrt auf solche konkreten Massnahmen beziehen können.

Eine Verzögerung oder gar Sistierung gibt es nur bei wenigen Massnahmen. Ursache sind meistens veränderte Rahmenbedingungen wie Verzögerungen bei Verkehrsmassnahmen oder verlorene kommunale Abstimmungen, die dazu geführt haben, dass mit der konkreten Umsetzung zugewartet werden muss.

Abkürzungen

AGB	Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
AP	Agglomerationsprogramm
AP1-5	Agglomerationsprogramm der jeweiligen Generation
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AZB	Arbeitszonenbewirtschaftung
BauG	Baugesetz des Kantons Bern
BeSA	Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen gemäss Anhang 4 der MinVV. Die darin aufgeführten Gemeinden gelten als beitragsberechtigt im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr.
BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BUGAW	Bauliche Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf
ByBO	Bypass Bern Ost
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FinV	Finanzierungsvereinbarung
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GA	Grundanforderung
GVM	Gesamtverkehrsmodell
HVZ	Hauptverkehrszeit
IRK	Investitionsrahmenkredit
KLEK	Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept
KM	Kombinierte Mobilität
KRP	Kantonaler Richtplan
LV	Leistungsvereinbarung
MB	Massnahmenblatt
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme (MOCA-Indikatoren)
NM	Nachfrageorientierte Mobilität
ÖV	Öffentlicher Verkehr

ÖVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
PUN	Pannestreifenumnutzung
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RKOO	Regionalkonferenz Oberland-Ost
RPG	Eidg. Raumplanungsgesetz
RGSK	Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
SAZ	Strategische Arbeitszone
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SG	Strassengesetz des Kantons Bern
SNP	Strassennetzplan
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm des Bundes
SVN	Sachplan Velowegnetz
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
TBA-DLZ	Dienstleistungszentrum des Tiefbauamts
TBA-OIK	Oberingenieurkreise des Tiefbauamts
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
VM	Verkehrsmanagement
VZÄ	Vollzeitäquivalent
WMK	Wohn-, Misch- und Kernzonen
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
4V	4V-Strategie «Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen»
