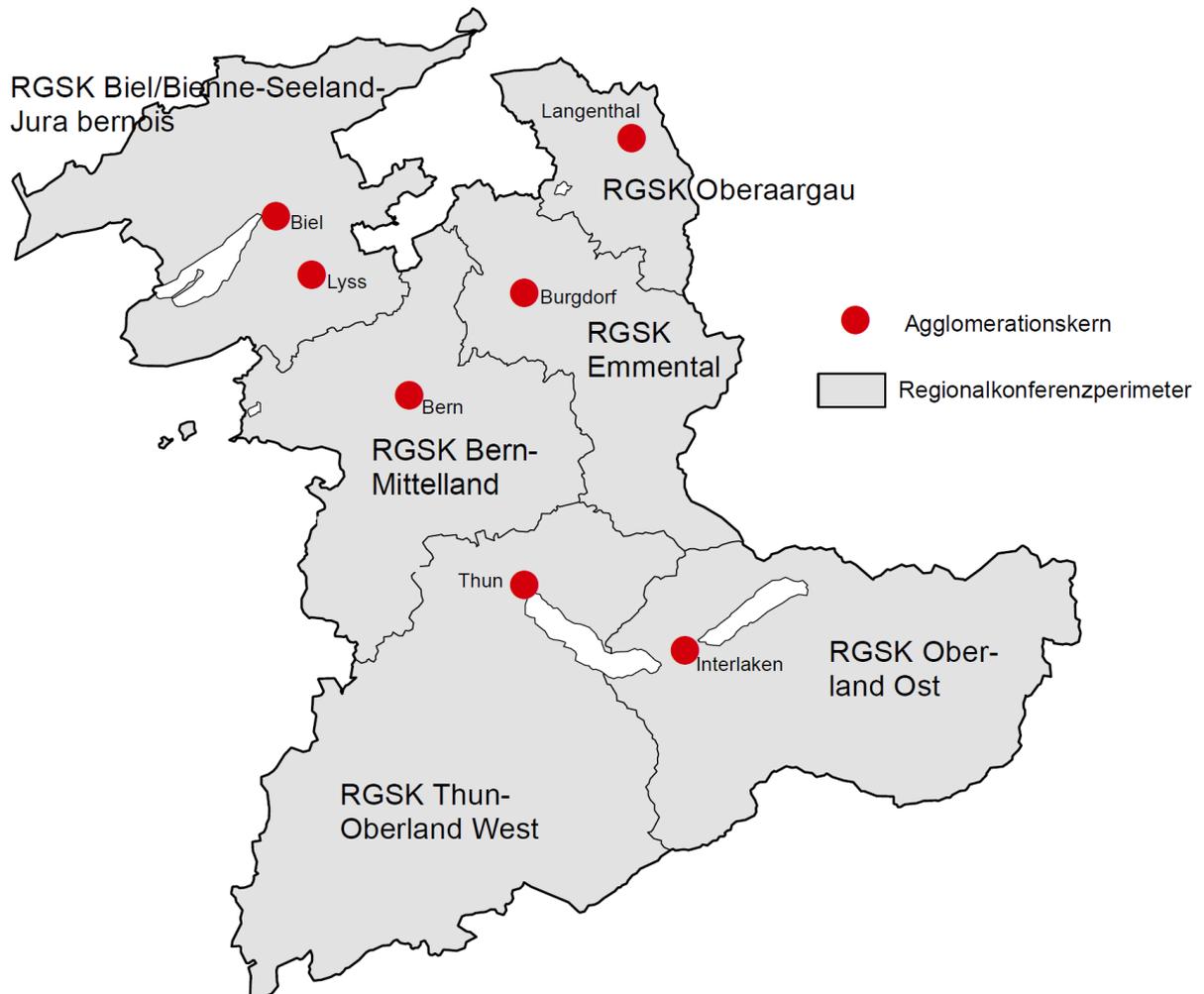




RGSK 2025 und AP 5

Zeitliche und inhaltliche Vorgaben



Impressum

Projektausschuss

Monika Suter, Co-Projektleiterin, Vorsteherin Abteilung Kantonsplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Philipp Mäder, Co-Projektleiter, Vorsteher Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (bis 31.05.22)

Christian Aebi, Co-Projektleiter, Vorsteher Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (ab 01.06.22)

Daniel Gäumann, Vorsteher Abteilung Orts- und Regionalplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Lia Schürmann, Generalsekretariat Finanzdirektion

Stefan Studer, Vorsteher des Tiefbauamtes

Daniel Wachter, Vorsteher des Amtes für Gemeinden und Raumordnung

Stephen Werner, Amt für Wirtschaft

Projektbüro (Autoren)

Katja Bessire, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Matthias Fischer, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Ramon Schwab, Tiefbauamt

Juni 2022

Inhalt

1	Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Kanton Bern	5
2	Zuständigkeit, Zusammenspiel der Instrumente und Auftrag RGSK 2025 / AP 5.....	6
2.1	Rechtliche Verankerung RGSK und AP	6
2.2	Zuständigkeit und Trägerschaft	7
2.2.1	... in Bezug auf die RGSK.....	7
2.2.2	... in Bezug auf die Agglomerationsprogramme.....	7
2.3	Zusammenspiel RGSK und AP.....	7
2.3.1	Ausgangslage und Prozess.....	7
2.3.2	Gewählte Variante(n).....	8
2.3.3	Variantenunabhängige Optimierungen	9
2.4	Auftrag RGSK 2025 und AP 5	9
3	Prozess und Verfahren.....	10
3.1	Erläuterungen zum Prozess	10
3.1.1	Pflichtenheft.....	11
3.1.2	Mitwirkung	11
3.1.3	Vorprüfung.....	11
3.1.4	Genehmigung	12
3.1.5	Einreichung AP 5 beim Bund	12
3.2	Zeitplan und Termine	12
4	Organisation.....	13
4.1	Kantonale Projektorganisation.....	13
4.2	Fach- und Ansprechpersonen beim Kanton	14
4.3	Regionale Projektorganisation.....	14
5	Budget Planungsarbeiten RGSK 2025 und AP5.....	14
6	Grundlagen und inhaltliche Anforderungen	15
6.1	Abstimmung mit nationalen Planungen und daraus abgeleitete Aufträge	15
6.1.1	Raumkonzept Schweiz.....	15
6.1.2	Sachplan Verkehr	15
6.1.3	STEP Nationalstrassen und STEP Schiene.....	16
6.1.4	NAFG, MinVG, MinVV, PAVV und RPAV	16
6.1.5	Weitere nationale Grundlagen.....	17
6.2	Abstimmung mit kantonalen Planungen und daraus abgeleitete Aufträge	18
6.2.1	Kantonaler Richtplan.....	18
6.2.2	KLEK und Sachplan Biodiversität	21
6.2.3	Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern	21
6.2.4	Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern	21
6.2.5	Strassennetzplan (SNP) und Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse	21
6.2.6	Sachplan Veloverkehr (SVV).....	23
6.2.7	Kantonaler Angebotsbeschluss und Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr.....	23
6.2.8	Güterverkehrs- und Logistikkonzept	24
6.3	Abstimmung mit regionalen und kommunalen Grundlagen	25

7	Formelle Anforderungen.....	25
7.1	Grundlagendaten	25
7.1.1	... in Bezug auf die RGSK.....	25
7.1.2	... in Bezug auf die Agglomerationsprogramme.....	26
7.2	RGSK-Portal und Massnahmenmanagement	26
7.3	Formelle Minimalanforderungen an das RGSK 2025 und das AP 5	27
7.3.1	Dossier RGSK 2025.....	27
7.3.2	Dossier AP 5.....	28
7.4	Massnahmenkategorien	28
7.5	Massnahmennummerierung und -titel.....	30
7.6	Umsetzungsprioritäten von RGSK-Massnahmen vs. Umsetzungshorizont von AP- Massnahmen	30
7.7	Koordinationsstand von RGSK-Massnahmen	31
7.8	Muster-Massnahmenblatt RGSK 2025 und AP 5	32
8	Anhang.....	33
8.1	Zu erfüllende Minimalanforderungen bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten pro Koordinationsstand	33
8.2	Präzisierungen der Anforderungen an Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten	34
8.2.1	Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung mit Koordinationsstand Festsetzung	34
8.2.2	Anforderungen an ÖV- Erschliessungsgüte bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung.....	35
8.2.3	Einhaltung der Belastbarkeiten (Luft) bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung mit Koordinationsstand Festsetzung.....	35
8.3	Abkürzungsverzeichnis.....	36

1 Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Kanton Bern

Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung hat im Kanton Bern Tradition. Anfang der 90er Jahre wurde die Vision für die künftige Raumentwicklung im Kanton Bern mit drei Eckpfeilern formuliert: Arbeitsplätze an gut erschlossenen Lagen, deutliche Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie verdichtete Bauformen. Gestützt darauf wurde die Abstimmung von Verkehr und Siedlung institutionalisiert und beispielsweise das erfolgreiche Programm der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft gestartet.

Mit dem kantonalen Richtplan 2002 wurden räumliche Prioritäten und Schwerpunkte gesetzt. Zu Beginn der 2000er Jahre sind die ersten Mobilitätsstrategien in den Agglomerationen hinzugekommen. Sie bildeten die Basis für die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, die gestützt auf den Infrastrukturfonds erarbeitet und 2007 erstmalig beim Bund eingereicht wurden. Mit der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) wurde 2007 per Volksentscheid die Basis für das Regionalkonferenzmodell gelegt. Die Abstimmung Verkehr und Siedlung wurde zur Pflichtaufgabe für die Regionalkonferenzen – das Instrument dazu ist das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK). Die RGSK wurden ab 2009 flächendeckend über den gesamten Kanton Bern erarbeitet und enthalten per Gesetzesauftrag die jeweiligen Agglomerationsprogramme V+S nach Bundesrecht. Die RGSK gewährleisten eine gesamthafte regionale Sichtweise, stellen eine Scharnierfunktion zwischen den kommunalen und kantonalen Planungen dar und stärken damit die Eigenständigkeit der Regionen. Die fundierten regionalen Planungen erlauben es dem Kanton, seine Planungen auf solide regionale Vorentscheide abzustützen und für das gesamte Kantonsgebiet die raumordnungspolitischen Prioritäten – namentlich bei den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur – zu setzen.

Der kantonale Richtplan 2030 legt die Strategien und Regeln fest, auf der nachgelagerten regionalen Ebene werden aber die konkreten räumlichen Festlegungen getroffen, z. B. in Bezug auf die Schwerpunkte der künftigen Siedlungsentwicklung mit den Wohn- und Arbeitsschwerpunkten, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete sowie auf die überkommunal abgestimmten Siedlungserweiterungen. Mit der 2022 aktualisierten Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern liegt zudem der verbindliche Rahmen für die Gesamtverkehrsfragen vor.

Eine eigentliche Erfolgsgeschichte für den Kanton Bern stellen die vom Bund mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen in den Städten und Agglomerationen dar. Aus dem Infrastrukturfonds (IF) und dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) leistete der Bund bisher namhafte Beiträge. Alleine mit den Berner Agglomerationsprogrammen 4. Generation wurden 158 Verkehrsmassnahmen mit einer Investitionssumme von CHF 634.6 Millionen beim Bund zur Mitfinanzierung beantragt.

Die RGSK tragen den künftigen Herausforderungen im Verkehrs- und Siedlungsbereich Rechnung und sind gleichzeitig ein konkreter Lösungsansatz. Die Siedlungsentwicklung soll im Wesentlichen dorthin gelenkt werden, wo die Verkehrserschliessung mit den entsprechenden Kapazitäten bereits vorhanden oder kostengünstig und umweltgerecht möglich ist. Die RGSK tragen entscheidend dazu bei, dass mit den knappen verfügbaren Mitteln der bestmögliche Nutzen für eine nachhaltige Entwicklung der kantonalen Verkehrsinfrastrukturen erzielt werden kann. Da die überkommunale Abstimmung von Siedlungserweiterungen im Bereich Wohnen und Ar-

beiten zur Pflicht geworden ist – insbesondere wenn es um die Beanspruchung von Fruchtflächengebieten (FFF) und Kulturland geht – wird die Bedeutung der RGSK in den kommenden Jahren noch zunehmen.

Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung ist institutionalisiert und hat sich in den letzten Jahren stark weiterentwickelt. Trotzdem bleibt die gegenseitige Abstimmung eine Daueraufgabe, die Gemeinden, Regionen und den Kanton vor grosse Herausforderungen stellen.

In den Jahren 2020 und 2021 haben AGR, AÖV und TBA sowie das Netzwerk Berner Regionen in einem gemeinsamen, ergebnisoffenen Prozess die mögliche zeitliche und inhaltliche Entkopplung von RGSK und AP geprüft. Die Ergebnisse sowie mögliche Optimierungen sind in das Kapitel 2.3 «Künftiges Zusammenspiel RGSK und AP» eingeflossen. Offenkundig wurde, dass die RGSK und die AP künftig noch stärker fokussiert und massgeschneidert auf die tatsächlich überarbeitungsbedürftigen Teilbereiche überarbeitet werden müssen. Beim RGSK 2025 handelt es sich folglich um eine noch gezieltere Aktualisierung.

2 Zuständigkeit, Zusammenspiel der Instrumente und Auftrag RGSK 2025 / AP 5

2.1 Rechtliche Verankerung RGSK und AP

Art. 98a Abs. 1 BauG: Das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) umfasst die Planung und gegenseitige Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlung.

Mit den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) werden die Verkehrsinfrastrukturen und die Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- und langfristig aufeinander abgestimmt. Die RGSK 2021 wurden im Herbst / Winter 2021 vom Kanton als behördenverbindliche regionale Richtpläne genehmigt. Nachfolgend werden die zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben für die RGSK 2025 dargestellt.

Art. 98a Abs. 2 BauG: Das RGSK beinhaltet das Agglomerationsprogramm nach Bundesrecht.

Die RGSK bilden die Grundlage für die Abstimmung dieser Themen auf kantonaler Ebene und enthalten die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung nach Bundesrecht.

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) fördert der Bund eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung in den Agglomerationen. Das PAV erlaubt die Aufteilung der Mittel des Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr auf die verschiedenen Agglomerationsprogramme. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Mit dem Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) wird die Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen durch den Bund langfristig sichergestellt und zur Daueraufgabe.

2.2 Zuständigkeit und Trägerschaft ...

2.2.1 ... in Bezug auf die RGSK

Art. 97a Abs. 1 BauG: Wo eine Regionalkonferenz nach den Bestimmungen des Gemeindegesetzes besteht, tritt diese für die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Gesamtverkehr an die Stelle der bestehenden Planungsregionen gemäss Artikel 97 Absatz 1.

Art. 98a Abs. 5 BauG: In Regionen ohne Regionalkonferenz sorgt der Regierungsrat in Zusammenarbeit mit den betroffenen regionalen Verkehrskonferenzen und Planungsregionen für die Erarbeitung des RGSK. Nach der Abstimmung und allfälligen Überarbeitung durch den Regierungsrat (Abs. 4) beschliessen die betroffenen Planungsregionen die Massnahmen des RGSK nach Anhörung der betroffenen regionalen Verkehrskonferenzen als regionalen Teilrichtplan und reichen diesen zur Genehmigung gemäss Artikel 61 wieder ein.

Die Regionalkonferenzen sind zuständig für die Erarbeitung des RGSK. In Regionen ohne Regionalkonferenz erfolgt auch in dieser Generation wiederum eine Delegation der entsprechenden Aufgabe an die Planungsregionen. Die Regionen werden vorliegend durch den Kanton den Regionalkonferenzen gleichgestellt.

2.2.2 ... in Bezug auf die Agglomerationsprogramme

Art. 101 BauG «Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen durch den Bund; Trägerschaft»

Abs. 1 Der Kanton ist beitragsberechtigter Träger der vom Bund mitfinanzierten Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Artikel 17a bis 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG).

Abs. 2 Der Regierungsrat schliesst die entsprechenden Vereinbarungen über die Mitfinanzierung mit dem Bund ab.

Abs. 3 Vor dem Abschluss von solchen Vereinbarungen hört der Regierungsrat die Gemeinden und die weiteren Träger der regionalen Agglomerationsprogramme gemäss Artikel 98a an.

Gestützt auf Art. 101 Baugesetz ist der Kanton gegenüber dem Bund «Träger der Agglomerationsprogramme». Damit ist eine der vier Grundanforderungen des Bundes an Agglomerationsprogramme verbindlich geregelt¹.

2.3 Zusammenspiel RGSK und AP

2.3.1 Ausgangslage und Prozess

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen des Bundes zum PAV (mit NAF, PAVV und RPAV) driften die Anforderungen an die Agglomerationsprogramme (Bund) und RGSK (Kanton) immer weiter auseinander. Daher wurde im Frühjahr 2020 seitens Netzwerk Berner Regionen und Kanton beschlossen, die Frage des «künftigen Zusammenspiels RGSK / AP» (resp. die Frage

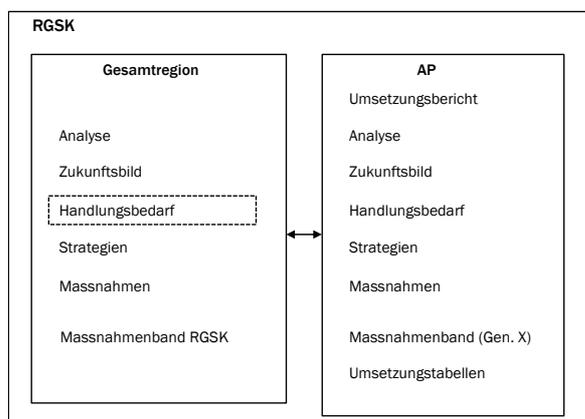
¹ Grundanforderung 1 (GA1): «Trägerschaft und Partizipation». Sämtliche am Agglomerationsprogramm beteiligten Akteure (Kantone, Gemeinden, ggf. regionale Körperschaften) treten gegenüber dem Bund mit einer Stimme auf und bezeichnen eine gemeinsame Stelle als Ansprechpartnerin für den Bund (Trägerschaft). Die Trägerschaft stellt eine koordinierte Erarbeitung des Agglomerationsprogramms sicher und erbringt gegenüber dem Bund den Nachweis, dass die zuständigen Organe dem Agglomerationsprogramm zugestimmt und sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms verpflichtet haben. (...).

der «Entkoppelung von RGSK und AP») vorgängig zur nächsten Generation mittels eines gemeinsamen Projektes zu klären. In der Folge hat eine gemeinsame Arbeitsgruppe des Kantons (AGR, AÖV und TBA) und des Netzwerkes Berner Regionen mit externer Unterstützung «Vorschläge für eine Optimierung des Zusammenspiels von RGSK und AP» entwickelt.

Der strategische Projektausschuss PA RGSK hat am 10. November 2021, das Netzwerk Berner Regionen am 1. November 2021 den Schlussbericht² verabschiedet.

2.3.2 Gewählte Variante(n)

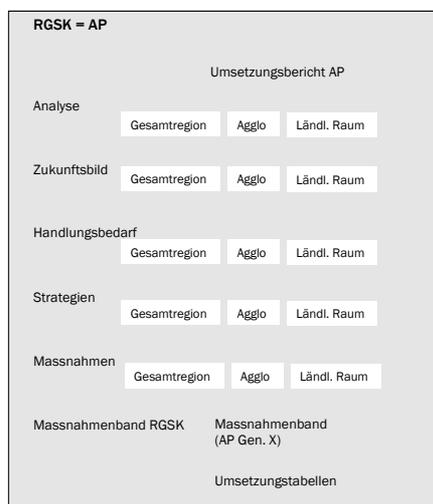
Die Variante «AP als Bestandteil RGSK-Dossier, separater Bericht» gilt als Standard für die RGSK 2025 / AP 5, da diese Variante die bestmögliche Abstimmung von RGSK und AP darstellt.



Variante: AP als Bestandteil RGSK-Dossier, separater Bericht

- Ein RGSK-Dossier mit zwei separaten, adressatengerechten Berichten
- Inhaltlich unabhängige, aber abgestimmte Berichte
- AP behördenverbindlich
- Derselbe Genehmigungsprozess
- Grundsätzlich zeitlich gekoppelt

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland wünscht, dass als Speziallösung für Bern-Mittelland die Variante «Integration: RGSK = AP» vertieft geprüft wird:



Variante: Integration (RGSK = AP) als Spezialfall für RKBM

- Ein Bericht für RGSK- und AP-Inhalte
- Zooms für AP-Inhalte
- AP behördenverbindlich
- Enge inhaltliche Verknüpfung
- Zeitlich gekoppelt

Für diese Speziallösung hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) mittels eines Konzeptes fundiert aufzuzeigen, wie diese Variante konkret aussehen soll. Dabei sind die Nachweise zu erbringen, dass die Vorgaben und Anforderungen des Bundes (an die AP), respektive

² BHP Raumplan: Schlussbericht «Optimierungen des Zusammenspiels von RGSK und Agglomerationsprogramm V+S» vom 11.11.2021

die Vorgaben und Anforderungen des Kantons (an die RGSK) erfüllt werden können. Der Kanton ist bereit, sich gestützt auf das Konzept und zusammen mit der RKBM beim Bund für eine solche Lösung einzusetzen. Im Idealfall liegt danach eine schriftliche Rückmeldung des Bundes vor, dass diese Variante akzeptiert wird.

Welche Variante für das RGSK Bern-Mittelland 2025 / AP 5. Generation Bern gewählt wird, wird im individuellen Pflichtenheft mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland festgehalten.

2.3.3 Variantenunabhängige Optimierungen

Die nachfolgend aufgeführten variantenunabhängigen Optimierungen fliessen folgendermassen in die vorliegenden kantonalen Vorgaben ein:

- Partnerschaftliche Festlegung des Arbeitsprogramms (Pflichtenheft): Kanton und Region erarbeiten gemeinsam ein Arbeitsprogramm. Es legt die Schwerpunkte - mit klarem Fokus auf die Abstimmung von Verkehr und Siedlung - entsprechend den Bedürfnissen von Kanton und Region fest. Das regionale Budget für die Erarbeitung des RGSK / AP wird aus dem regionalen Arbeitsprogramm (individuelles Pflichtenheft) hergeleitet (vgl. Kapitel 3.1.1 Pflichtenheft). Die regionalen Budgets müssen innerhalb des Gesamtbudgets RGSK 2025 / AP 5. Generation Platz finden.
- Optimierung von Mitwirkung und Vorprüfung: Die kantonalen Fachstellen verzichten auf eine Stellungnahme im Rahmen der Mitwirkung. Das Mitwirkungsverfahren wird - wenn möglich - erst durchgeführt, wenn das AP an die aktuellen Vorgaben des Bundes angepasst werden konnte (vgl. Kapitel 3.1.2 Mitwirkung und 3.1.3 Vorprüfung). Die Mitwirkung muss jedoch zeitlich vor der Vorprüfung erfolgen.
- Aufbereitung ausgewählter Grundlagendaten durch den Kanton: Kanton und Regionen legen gemeinsam fest, welche Grundlagendaten einheitlich und zentral aufbereitet werden können. Den Regionen werden wie bisher die Rohdaten zur Verfügung gestellt, damit sie bei Bedarf ergänzende Auswertungen vornehmen können (vgl. Kapitel 7.1 Grundlagendaten).
- Angleichung von Struktur und Aktualisierungsrhythmus von RGSK und AP: Die Struktur des RGSK kann bei der nächsten grösseren Überarbeitung an die Struktur des AP angeglichen werden, sofern dies den Bedürfnissen einer Region entspricht. Auch der Überarbeitungsrhythmus der einzelnen Bausteine wird vom AP, soweit sinnvoll, übernommen (vgl. Kapitel 7.3 Formelle Minimalanforderungen an das RGSK 2025 und das AP 5).
- Optimierung und Rollenklärung bezüglich Massnahmenmanagement und Controlling: Im Rahmen der Weiterentwicklung des RGSK-Portals sind für sämtliche Massnahmenkategorien die Verantwortlichkeiten präzisiert worden (vgl. Kapitel 7.2 RGSK-Portal und Massnahmenmanagement).

2.4 Auftrag RGSK 2025 und AP 5

Art. 98a Abs. 3 BauG: Der Regierungsrat legt nach Anhörung der Regionalkonferenzen zeitliche und inhaltliche Vorgaben für die Erarbeitung der RGSK fest. Er stützt sich dabei insbesondere auf die kantonale Richtplanung.

Die vorliegenden zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben RGSK 2025 legen den Rahmen zur Erarbeitung der RGSK 2025 fest. Sie gelten sinngemäss auch für die AP 5. Abschliessend massgebend für die AP 5 sind die Richtlinien des Bundes (RPAV), die Anfang 2023 vorliegen werden.

Das bestehende RGSK 2021 soll zielgerichtet und in denjenigen Bereichen, in denen durch Kanton und Region ein Handlungsbedarf festgestellt wird (vgl. Kapitel 3.1.1 Pflichtenheft), aktualisiert werden. Im Vordergrund steht die Aktualisierung und Weiterentwicklung der bestehenden Massnahmen, insbesondere solcher, die noch nicht den Koordinationsstand Festsetzung aufweisen oder als ehemalige B-Massnahmen im RGSK resp. im AP in eine A-Massnahme überführt werden sollen. A-Massnahmen und neue Massnahmen müssen einen hohen Planungs- und Reifegrad aufweisen (in der Regel Koordinationsstand Festsetzung gemäss Anforderungen in Kapitel 7.7 und 8). In den individuellen Pflichtenhefte wird zudem gemeinsam ein Investitionsrahmen für die AP-Massnahmen festgelegt. Dieser Investitionsrahmen orientiert sich primär an der Herleitung der Investitionsrichtwerten für die Agglomerationsprogramme, wie sie das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in jeder Generation festlegt. Damit soll vermieden werden, dass (gemäss Berechnung ARE) überdimensionierte AP eingereicht werden. Im Rahmen der Vorprüfung der RGSK wird der Kanton zusätzlich die Investitionssumme aller Massnahmen aus finanzpolitischer Sicht beurteilen. Neben der Umsetzung allfälliger Genehmigungsvorbehalte aus dem RGSK 2021 sind auch die den Regionen zusammen mit den Genehmigungsverfügungen RGSK 2021 zur Verfügung gestellten «Hinweise zur Umsetzung für die RGSK der nächsten Generation» zu berücksichtigen.

Seitens Bund werden aus den Eingangsprüfungen zu den Berner AP 4. Generation sowie den Standortgesprächen von Februar 2022 folgende generelle Punkte für das Agglomerationsprogramm der 5. Generation abgeleitet: Das AP soll aus einem Guss kommen, der rote Faden innerhalb des AP und über die verschiedenen Generationen ist dabei zentral. Die Karten sollen schnell erfasst werden können, dazu ist, wenn möglich, der immer gleiche Ausschnitt zu wählen und die Ortschaften sind anzuschreiben. Der Zusammenhang der Massnahmen Siedlung und Verkehr ist klar aufzuzeigen, beispielsweise mit Fokusräumen auf einer Karte und im Text. Zudem gilt es zu überprüfen, welche Siedlungsmassnahmen aus dem RGSK tatsächlich in das AP übernommen werden. Im Fokus stehen primär Siedlungsmassnahmen, die eine umfassendere Abstimmung mit der Verkehrserschliessung zur Folge haben.

Die beiden Planungsinstrumente RGSK 2025 und AP 5. Generation müssen jeweils für sich lesbar sein.

3 Prozess und Verfahren

3.1 Erläuterungen zum Prozess

Der Prozess RGSK 2025 und AP 5 stützt sich stark auf die bisherigen Prozesse ab und berücksichtigt dabei die rechtlich notwendigen Verfahrensschritte³.

³ Termine gemäss aktuellem Kenntnisstand. Änderungen vorbehalten.

3.1.1 Pflichtenheft

Vor dem Start der eigentlichen Planungsarbeiten geht jede Region mit dem Kanton (handelnd durch das AGR, das AÖV und das TBA) eine Vereinbarung ein, die den individuellen Handlungsbedarf für die Aktualisierung des RGSK und die Neuauflage des AP 5 in einem Pflichtenheft festlegt. In den individuellen Pflichtenheften werden die regionsspezifischen Anforderungen und Inhalte der RGSK 2025 und AP 5 festgelegt. Dabei geht es einerseits um das Festlegen der formalen Anforderungen an die Planungsinstrumente, der Arbeitsphasen und Fristen sowie der regionalen Planungsorganisation. Andererseits werden die zu bearbeitenden Inhalte resp. Aufträge für das RGSK und das AP separat und im Detail aufgeführt. Schliesslich werden für die jeweiligen Arbeitsschritte Kostenrahmen festgelegt, die der Ausschreibung der Planerbeschaffung und dem Einreichen des Subventionsgesuchs beim Kanton dienen. Um der rollenden Planung optimal Rechnung tragen zu können, dienen die individuellen Pflichtenhefte zusätzlich als Themenspeicher, für spätere Aktualisierungen der RGSK und neuen Generationen AP. So wird der erkannte Handlungsbedarf, der nicht im RGSK 2025 / AP 5 angegangen werden kann, in den Pflichtenheften festgehalten. Damit werden die Arbeiten längerfristig geplant und können entsprechend priorisiert werden. Die individuellen Pflichtenhefte werden gemeinsam in einem iterativen Prozess zwischen Kanton und Region bis spätestens 30. September 2022 erarbeitet.

3.1.2 Mitwirkung

Den Regionen ist freigestellt, zu welchem Zeitpunkt sie die Mitwirkung gemäss Artikel 58 Baugesetz innerhalb der Etappe 1 (vgl. Kapitel 3.2) durchführen, wie sie diese ausgestalten und welche kantonalen Fachstellen sie dabei einbeziehen (beispielsweise, wenn kantonale Wirtschafts- oder Umweltinteressen direkt betroffen sind).

Die Mitwirkung hat zeitlich vor der Etappe 2 (kantonale Vorprüfung) zu erfolgen, d. h. die Mitwirkung inklusive allfälliger Anpassungen der Unterlagen muss vor der Vorprüfung abgeschlossen sein. Im Minimum müssen die angepassten, behördenverbindlichen Inhalte (insb. Massnahmen) bemitwirkt werden. Allfällige Voranfragen im Sinne von Art. 109a BauV sind beim AGR, Abteilung Orts- und Regionalplanung einzureichen.

Anders als beim RGSK 2021 / AP 4 wird die BVD keine konsolidierte Stellungnahme zum Mitwirkungsentwurf abgeben. Mit dem Einbezug in die regionalen Projektorganisationen bringen die involvierten kantonalen Fachstellen (insb. aus AGR, TBA-OIK und AÖV) ihre Anliegen laufend ein.

3.1.3 Vorprüfung

Die Vorprüfung durch die kantonalen Fachämter läuft effizient ab, wenn die Unterlagen vollständig eingereicht und die Änderungen gegenüber der Vorgängergeneration klar und nachvollziehbar hervorgehoben sind. Im Falle der RGSK sind im Minimum die behördenverbindlichen Inhalte (Entwicklungsleitbild, Strategien und Massnahmen) sowie die neuen und überarbeiteten Inhalte des RGSK-Berichtes zur Vorprüfung einzureichen. Im Falle des AP müssen im Minimum die behördenverbindlichen (und mit dem RGSK abgeglichenen) Inhalte aus dem AP vollständig eingereicht werden (Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen). Damit die Änderungen gegenüber dem RGSK 2021 resp. AP 4 den Fachämtern ersichtlich sind, sind diese farblich hervorzuheben oder im Falle von komplett überarbeiteten Kapiteln in einem Begleitschreiben darauf hinzuweisen. Die Form und die Anzahl (digital/physisch) der einzureichenden Unterlagen wird den Regionen zum gegebenen Zeitpunkt mitgeteilt.

Im Rahmen der Vorprüfung werden die RGSK 2025 durch die zuständigen kantonalen Fachämter auf ihre inhaltliche und rechtliche Genehmigungsfähigkeit überprüft. Ebenfalls werden mit der Vorprüfung die eingereichten AP 5 durch AGR-Kantonsplanung, AÖV-Verkehrskoordination und TBA-Dienstleistungszentrum auf ihre Vereinbarkeit mit den Bundesvorgaben zu den AP 5 geprüft.

Auf Basis der Vorprüfungsentwürfe startet der Kanton den internen RGSK/AP-Syntheseprozess. Der AP-Synthesebericht wird zusammen mit den AP 5 beim Bund eingereicht.

3.1.4 Genehmigung

Die Einreichung der RGSK 2025 beim Kanton zur Genehmigung ist auf den Termin der Einreichung der AP 5 beim Bund abgestimmt. Die AP 5 müssen am 30. Juni 2025 (im Fall von Interlaken bereits am 31. März 2025) vom Kanton beim Bund eingereicht werden. Somit sind die RGSK 2025 und AP 5 dem Kanton spätestens am 1. Mai 2025 (das AP im Fall von Interlaken bereits am 28. Februar 2025) einzureichen. Die Form und die Anzahl (digital/physisch) der einzureichenden Genehmigungsunterlagen wird den Regionen zu gegebener Zeit mitgeteilt.

Den Genehmigungsakten ist eine Zusammenstellung der Änderungen gegenüber der Vorprüfungsversion in digitaler Form beizulegen (bspw. sämtliche Dokumente im Korrekturmodus, farblicher Hervorhebung der Änderungen oder Zusammenfassung der Änderungen).

Im Rahmen der Genehmigung prüft der Kanton, ob sämtliche Vorbehalte aus der Vorprüfung bereinigt wurden. Genehmigt werden das RGSK 2025 (das das RGSK 2021 ablöst) und die behördenverbindlichen Inhalte des AP 5 (Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen). Die Genehmigungsverfügung wird durch die Leitbehörde des AGR, die Abteilung Orts- und Regionalplanung, ausgestellt. Die Leitbehörde AGR entscheidet abschliessend darüber, welche Vorbehalte und Hinweise der Fachstellen als Vorbehalte und Hinweise definitiv übernommen werden.

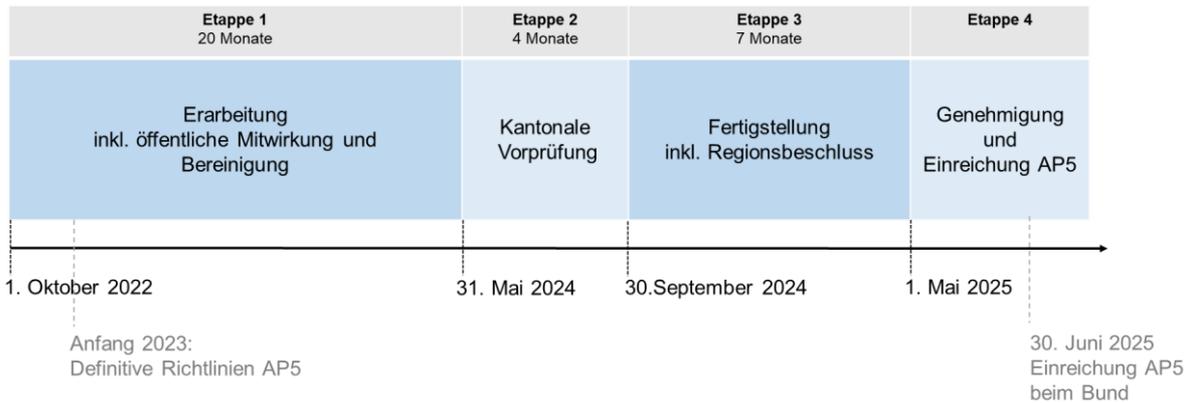
3.1.5 Einreichung AP 5 beim Bund

Gemäss Art. 8 PAVV muss der Regierungsrat die AP 5 für die Einreichung beim Bund freigeben. Der dazu notwendige Regierungsratsbeschluss (RRB) erfolgt im Juni 2025. Gleichzeitig mit der Freigabe der AP 5 wird der Regierungsrat auch die AP-Synthese beschliessen. Sämtliche Dokumente werden anschliessend durch den Kanton beim Bund eingereicht.

Agglomerationsprogramme, die eine 4. Generation eingereicht haben, müssen das AP 5 bis am 30. Juni 2025 beim Bund einreichen. Im Kanton Bern gilt dies für die AP Bern, Biel-Lyss, Thun, Burgdorf und Langenthal sowie das interkantonale AP Grenchen. Agglomerationsprogramme, die keine 4. Generation eingereicht haben, müssen das AP 5 per 31. März 2025 beim Bund einreichen. Dies wird für das AP Interlaken der Fall sein. Damit dem Kanton genügend Zeit für die Einreichung bleibt, muss das AP 5 Interlaken bis am 28. Februar 2025 beim Kanton eingereicht werden. Das RGSK Oberland Ost kann per 1. Mai 2025 beim Kanton eingereicht werden.

3.2 Zeitplan und Termine

Für die Erarbeitung der RGSK 2025 und AP 5 ergibt sich folgender Zeitplan:



Die Detailplanung der Etappen 1 und 3 ist den Regionen überlassen und wird im individuellen Pflichtenheft festgehalten. Die kantonale Vorprüfung der RGSK und AP dauert vier Monate (31. Mai bis 30. September 2024). Die RGSK 2025 und die AP 5 sind schliesslich per 1. Mai 2025, resp. 28. Februar 2025 im Fall des AP 5 Interlaken, zuhanden der Genehmigung und Einreichung beim Bund beim AGR einzureichen.

Die zeitliche Verzögerung zwischen den Vorgaben zum RGSK 2025 und den Bundesrichtlinien zum Agglomerationsprogramm 5. Generation (RPAV) hat zur Folge, dass je nach Inhalt der Richtlinien des Bundes die Vorgaben RGSK 2025 übersteuert werden. Die definitiven Bundesanforderungen sind für die Agglomerationsprogramme der 5. Generation massgebend. Die vorliegenden Vorgaben RGSK 2025 tragen diesem Umstand insofern Rechnung, als die Bundesanforderungen soweit als möglich antizipiert werden.

4 Organisation

4.1 Kantonale Projektorganisation

Der kantonale Projektausschuss PA RGSK leitet auf der strategischen Ebene das Projekt RGSK 2025 / AP 5:

- Christian Aebi, Co-Projektleiter, Vorsteher AÖV
- Monika Suter, Co-Projektleiterin, Vorsteherin Abteilung Kantonsplanung, AGR
- Daniel Gäumann, Vorsteher Abteilung Orts- und Regionalplanung, AGR
- Daniel Wachter, Vorsteher AGR
- Lia Schürmann, Generalsekretariat FIN
- Stefan Studer, Vorsteher TBA
- Stephen Werner, AWI

Die Projektleitung obliegt gemeinsam dem AGR und dem AÖV. Das kantonale Projektbüro PB RGSK ist für die operative Umsetzung RGSK 2025 / AP 5 zuständig und setzt sich zusammen aus Katja Bessire (AÖV-VK), Matthias Fischer (AGR-KPL) und Ramon Schwab (TBA-DLZ).

4.2 Fach- und Ansprechpersonen beim Kanton

Region	AGR	AÖV	TBA
Biel/Bienne-Seeland	Christina Fuhrer	Katja Bessire	Daniel Rossel (OIK III)
Jura Bernois	Philippe Weber	Katja Bessire	Cédric Berberat (OIK III)
Oberaargau	offen	Katja Bessire	Barbara Lustenberger (OIK IV)
Emmental	offen	Katja Bessire	Barbara Lustenberger (OIK IV)
Bern-Mittelland	Philipp Bergamelli	Katja Bessire	Claudia Drexler (OIK II) Thomas Wüthrich (OIK II) Daniel Rossel (OIK III)
Thun-Oberland West	Beat Michel	Katja Bessire	Markus Wyss (OIK I)
Oberland-Ost	Isabelle Menétrey	Katja Bessire	Markus Wyss (OIK I)
Gesamtkoordination⁴	Matthias Fischer	Katja Bessire	Ramon Schwab (DLZ)

Bei Bedarf können weitere kantonale Fachgruppen (z. B. kantonale Fachgruppe ViV) oder Fachpersonen zu fallspezifischen Themen (Arbeitszonenbewirtschaftung, Fruchtfolgeflächen, Luftreinhaltung, Belastbarkeit von Strassen, Umweltthemen, Naturschutz, Energieanlagen, Störfallvorsorge, ISOS, Ortsbildschutz etc.) miteinbezogen werden.

4.3 Regionale Projektorganisation

Die regionale Projektorganisation ist Sache der zuständigen Region. Dabei sorgen die Regionen dafür, dass die oben erwähnten Kantonsvertretungen AGR, AÖV und TBA sowie bei Bedarf weitere Fachämter unter Berücksichtigung der personellen Ressourcen frühzeitig, regel- und zweckmässig in die Projektgremien eingebunden und bei gewichtigen Entscheiden beteiligt werden. Insbesondere die relevanten Inhalte für das jeweilige Agglomerationsprogramm sowie die Massnahmen, bei denen der Kanton Träger ist, sind in enger Koordination und Absprache mit den kantonalen Vertretungen zu erarbeiten.

5 Budget Planungsarbeiten RGSK 2025 und AP5

Das Gesamtbudget für die Erarbeitung RGSK 2025 und AP 5. Generation beträgt CHF 2.6 Mio. Der Kanton finanziert gemäss Planungsfinanzierungsverordnung PFV einen Anteil von 75% (CHF 1.95 Mio.). Der Anteil des Kantons wird hälftig von AGR und BVD (Anteil AÖV und TBA jeweils hälftig) bestritten.

Im Rahmenkredit Raumplanung 2020-2023 inklusive dem beantragten Zusatzkredit für die Belange «RGSK 2025 / AP 5. Generation»⁵ für Leistungen des Kantons an Massnahmen und Entschädigungen im Interesse der Raumplanung (vgl. RRB 226/2019) ist der Kantonsanteil von maximal CHF 1.95 Mio. für die Planungsarbeiten RGSK 2025 / AP 5 reserviert.

⁴ Die für die Gesamtkoordination zuständigen Personen stellen die nötige Abstimmung innerhalb des jeweiligen Amtes sicher und sind verantwortlich für die horizontale Abstimmung zwischen den drei Ämtern.

⁵ Platzhalter: Der RRB zum Zusatzkredit zum Rahmenkredit Raumplanung 2020 – 2023 wird zeitlich parallel (und abgestimmt mit den vorliegenden kantonalen Vorgaben) erfolgen.

Anders als in den vorangegangenen Generationen wird das definitive Planungsbudget pro Region nicht mit einem Kostenteiler ermittelt und mit den vorliegenden Vorgaben vorgegeben, sondern nach Vorliegen der Offerten (die auf dem gemeinsam vereinbarten Pflichtheft beruhen) zwischen Region und Kanton verbindlich festgelegt. Gestützt darauf stellen die Regionen ein Subventionsgesuch an das AGR, Abteilung Kantonplanung. Das maximale Kostendach von CHF 2.6 Mio., resp. der Kantonsanteil von CHF 1.95 Mio. darf dabei gesamthaft nicht überschritten werden.

Die Praxisänderung ergibt sich auch auf Wunsch der Regionen aus dem Prozess «Zusammenspiel RGSK und AP» sowie aus der Tatsache, dass sich der Überarbeitungsbedarf der beiden Planungsinstrumente RGSK und AP in den Regionen unterschiedlich entwickelt hat. Im individuellen Pflichtenheft werden die Aufträge aus den übergeordneten Vorgaben regionspezifisch konkretisiert. Das bringt den Vorteil, dass der Planungsaufwand pro Region genauer und bottom-up durch die Regionen abgeschätzt werden kann. Für die Abwicklung der Subventionsgesuche der Regionen i. S. RGSK 2025 und AP 5. Generation sowie für die Rechnungsführung und Auszahlung der Beträge ist das AGR zuständig.

6 Grundlagen und inhaltliche Anforderungen

Die aus den übergeordneten nationalen und kantonalen Planungen abgeleiteten Aufträge für die RGSK 2025 / AP 5 gemäss Kapitel 6.1 und 6.2 sind ebenso zu bearbeiten wie die im Kapitel 7 definierten formellen Aufträge. Mit jeder Region wird schliesslich im individuellen Pflichtenheft im Detail festgelegt, in welchem Ausmass die nachfolgend aufgeführten Themen und Aufträge im RGSK 2025 / AP 5 zu behandeln sind.

6.1 Abstimmung mit nationalen Planungen und daraus abgeleitete Aufträge

Sowohl für die Erarbeitung der RGSK als auch in hohem Masse für die Erarbeitung der AP sind nationale Planungen beizuziehen. Einige dieser Grundlagen wurden bereits für die RGSK 2021 und AP 4 berücksichtigt, andere wurden in der Zwischenzeit aktualisiert und zusätzlich kamen neue hinzu. Es gilt, die Auswirkungen der nationalen Instrumente auf die Regionen resp. Agglomerationen aufzuzeigen und gegebenenfalls zu reagieren.

6.1.1 Raumkonzept Schweiz

Das Raumkonzept Schweiz ist ein Orientierungsrahmen und eine Entscheidungshilfe für die zukünftige Raumentwicklung der Schweiz. Es wurde bereits im Jahr 2012 verabschiedet und floss seither in sämtliche RGSK und AP ein ([Raumkonzept Schweiz \(admin.ch\)](#)).

6.1.2 Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr des Bundes besteht aus dem Teil Programm, der den Rahmen für die langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems in der Schweiz vorgibt, sowie aus den Infrastrukturteilen (Schiene, Strasse, Luftfahrt und Schifffahrt), die die Umsetzung garantieren.

Der Teil Programm wurde im Jahr 2021 als grundlegend überarbeitete Version beschlossen ([Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm \(admin.ch\)](#)). «Mobilität und Raum 2050», der überarbeitete Programmteil des Sachplans Verkehr, stellt die langfristige, mit der Raumentwicklung abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems ins

Zentrum. Er legt einen stärkeren Fokus auf die Abstimmung zwischen der Raum- und Verkehrsplanung und versucht deren Auswirkungen auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten. Ausserdem orientiert er sich an den zwölf Handlungsräumen des Raumkonzepts Schweiz, für die er den jeweiligen Handlungsbedarf sowie die Stossrichtungen darlegt. Auch gibt er dem Güterverkehr mehr Gewicht.

Auftrag: Für die Erarbeitung der RGSK 2025 / AP 5 ist der überarbeitete Teil Programm zu berücksichtigen und in den AP 5 entsprechend wiederzugeben resp. auf den vom Bund formulierten Handlungsbedarf in den entsprechenden Handlungsräumen zu reagieren. Für den Bund stellt der neue Teil Programm den behördenverbindlichen «Rahmen» für die Prüfung der Agglomerationsprogramme dar. Die Inhalte der Agglomerationsprogramme widersprechen den Festlegungen des Sachplans Verkehr nicht.

6.1.3 STEP Nationalstrassen und STEP Schiene

Für die RGSK und AP sind im Weiteren die Teile Infrastruktur Schiene und Strasse des Sachplans Verkehr sowie deren strategische Entwicklungsprogramme STEP Schiene und STEP Nationalstrasse von Relevanz.

Auftrag: In den RGSK und AP muss aufgezeigt werden, welche Wirkung die nationalen Massnahmen auf die Regionen bzw. die Agglomerationen haben. Insbesondere sind die Schnittstellen zwischen den nationalen und den untergeordneten Netzen zu beschreiben und darzustellen. Die konkreten Aufträge zur Darstellung der nationalen Massnahmen im Agglomerationsprogramm können, sobald vorliegend, den RPAV entnommen werden.

6.1.4 NAFG, MinVG, MinVV, PAVV und RPAV

Für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der 5. Generation sind diverse nationale Grundlagen relevant, die bereits in der 4. Generation zur Anwendung kamen. Die gesetzlichen Grundlagen für die Erarbeitung, Prüfung sowie Umsetzung der Agglomerationsprogramme sind im NAFG, im MinVG, in der Verordnung vom 7. November 2007 über die zweckgebundene Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV) sowie in der Verordnung des UVEK vom 1. Februar 2020 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) enthalten. Mit den Mitteln des NAFG werden Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs finanziert (vgl. Art. 5 Abs. 1 Bst. b NAFG). Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre je einen Verpflichtungskredit für diese Beiträge (Art. 7 Bst. b NAFG). Der Bund leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs, soweit sie zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem führen und eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist (vgl. Art. 17a Abs. 1 und 2 MinVG). Aus Artikel 21 MinVV ergibt sich, welche Kosten für die Berechnung der Bundesbeiträge anrechenbar sind. Die Voraussetzungen zur Ausrichtung der Beiträge sind in Artikel 17c MinVG aufgeführt. Die Höhe der Beiträge bemisst sich nach der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme (Art. 17d MinVG). Anhang 4 der MinVV legt die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (BeSA-Perimeter) fest (vgl. Art. 19 Abs. 1 MinVV). Artikel 24 MinVV regelt die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen. Das Prüfteam des Bundes unter der Federführung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) prüft die Agglomerationsprogramme (Art. 10 PAVV). Das ARE bereitet die Leistungsvereinbarungen vor und überprüft periodisch deren Einhaltung (vgl. Art. 32 Abs. 5 MinVV). Die Fristen betreffend den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben sowie Einzelheiten zu den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen sind in der PAVV festgelegt (vgl. Art. 18 bzw. 17 PAVV).

In der PAVV sind die rechtsverbindlichen Anforderungen an die Agglomerationsprogramme und an das Prüfverfahren ausgeführt. In den «Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr» (RPAV) werden die gesetzlichen Anforderungen präzisiert. Sie dienen als fachliche Hilfe für die Erarbeitung, Prüfung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme und zeigen die für den Bund verbindliche Prüfmethode auf. Die RPAV für die AP 5 werden voraussichtlich Anfang 2023 in Kraft treten.

Das ARE teilte im Jahr 2021 mit, dass sowohl in der PAVV als auch in den RPAV für die 5. Generation keine grundlegenden Änderungen gegenüber der 4. Generation vorgesehen sind. Dabei nennt das ARE folgende Präzisierungen, die in die neuen PAVV und RPAV einfließen werden:

- Erfahrungen aus dem Prüfprozess der 4. Generation
- Abstimmung und Präzisierungen zum Sachplan Verkehr (siehe auch Kap. 6.1.2)
- Umsetzung der neuen BeSA-Perimeter: In der MinVV werden nur noch die Namen der Kerne der Agglomeration genannt. Im Anhang zur PAVV sind die beitragsberechtigten Gemeinden gelistet.

6.1.5 Weitere nationale Grundlagen

Der Bund veröffentlicht regelmässig neue Publikationen zu Themen der Abstimmung von Verkehr, Siedlung und Landschaft und zur Mobilität, respektive zu Verkehrsperspektiven. Unter anderem können die folgenden Dokumente als fachliche Unterstützung bei der Erarbeitung der RGSK und AP dienen:

- Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen, diverse Berichte zu diesem Thema unter: [Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen \(admin.ch\)](#)
- Verkehrsperspektiven 2050, [Verkehrsperspektiven 2050 \(admin.ch\)](#)
- Verkehrsdrehscheiben, [Verkehrsdrehscheiben \(admin.ch\)](#)

In den Bereichen Siedlungsökologie, Freiraumentwicklung sowie generell zur Landschaft und Biodiversität in der Siedlung ist auf Stufe Bund zurzeit einiges in Bewegung. Zu folgenden Themen sind Arbeiten auf Bundesstufe am Laufen, die eventuell Auswirkungen auf die AP 5. Generation haben können, zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der kantonalen Vorgaben RGSK 2025 / AP 5. Generation aber noch keine verbindlichen Aufträge seitens des Bundes, respektive des Kantons darstellen:

- Ökologische Infrastruktur.
- Revision Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) mit vorgesehener Stärkung des ökologischen Ausgleichs und entsprechenden Finanzmitteln zu Gunsten der Kantone.
- BAFU Pilotprojekt «Biodiversität und Landschaftsqualität in Agglomerationen fördern». Das BAFU unterstützt schon heute Umsetzungsprojekte aus den Agglomerationsprogrammen im Bereich Biodiversität und Landschaftsqualität. Dies wird voraussichtlich in Zukunft noch gestärkt.

Im Hinblick auf die Beurteilung der Wirksamkeitskriterien WK 2 und 4 bei der Prüfung der AP 5. Generation dürften diese Aspekte künftig noch bedeutsamer werden.

6.2 Abstimmung mit kantonalen Planungen und daraus abgeleitete Aufträge

6.2.1 Kantonaler Richtplan

Verkehrsintensive Vorhaben ViV

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) haben meist grössere Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, auf die Wohnqualität im umliegenden Siedlungsgebiet sowie auf die Umwelt (Lärm-, Luftverschmutzung). ViV werden daher raumplanerisch festgelegt und an gut erschlossene Lagen gelenkt. So sind ViV - also Vorhaben, die 2'000 oder mehr Fahrten pro Tag erzeugen – nur an Standorten zugelassen, die im RGSK (2'000 – 5'000 Fahrten) oder im kantonalen Richtplan (mehr als 5'000 Fahrten) bezeichnet sind. Ausserhalb der bezeichneten Standorte sind keine ViV realisierbar. Regionale ViV liegen in der Regel in den urbanen Kerngebieten der Agglomerationen gemäss kantonalem Raumkonzept sowie in den Zentren 1. bis 3. Stufe.

Ein neues regionales ViV, beziehungsweise eine wesentliche Änderung eines bestehenden ViV aus dem RGSK 2021 setzt voraus, dass der Standort gemäss den aktuell geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen überprüft und im RGSK 2025 festgesetzt wird. Eine ViV-relevante Änderung der Nutzungsplanung kann erst genehmigt bzw. eine entsprechende Baubewilligung erst erteilt werden, wenn ein nach den geltenden rechtlichen Bedingungen überprüfter Standort im RGSK festgesetzt ist. Es ist insofern zentral, dass im RGSK allfällige Entwicklungsabsichten bei bestehenden ViV antizipiert oder mögliche Entwicklungsgebiete mit ViV-Potenzial frühzeitig erkannt werden, damit rechtzeitig die notwendige richtplanerische Grundlage geschaffen werden kann.

Eine zentrale Aufgabe bei der Überprüfung eines Standorts ist die Abklärung der Verträglichkeit mit der regionalen Siedlungs- und Verkehrsplanung sowie den Vorgaben des Umweltrechts. Um diese Verträglichkeit zu gewährleisten, ist gemäss Bestimmungen des kantonalen Richtplans für jeden regionalen ViV-Standort ein Perimeter sowie eine Fahrtenzahl (DTV) festzulegen.

Gemäss Auftrag des kantonalen Richtplans, Massnahmenblatt B_01 sind in den RGSK allfällige neue regionale ViV-Standorte oder bestehende regionale ViV-Standorte, die einen Handlungsbedarf aufweisen, nach den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen zu überprüfen und festzulegen. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der kantonalen Vorgaben RGSK 2025 betrifft dies aus Sicht des Kantons nur die Überprüfung des Standortes «Stettlen, Bernapark» (RGSK Bern-Mittelland) aufgrund der Entwicklungsabsichten gemäss laufender Ortsplanungsrevision. In den RGSK 2021 wurden ansonsten die entsprechenden Grundlagen geschaffen und der Stand der Massnahme wird als ausreichend beurteilt. Die kantonalen ViV-Standorte sind als Hinweise im entsprechenden Massnahmenblatt aufzuführen.

Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

Aus regionaler Sicht sind diejenigen grösseren Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung in den bestehenden rechtskräftigen Bauzonen, die vorrangig der jeweils vorgesehenen Nutzung zugeführt werden sollen, zu bezeichnen. Die Kriterien für die Festlegung von Wohn- und Arbeitsschwerpunkten, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete wurden bereits mit den kantonalen Vorgaben RGSK 2016 und 2021 verbindlich festgelegt. Sie werden noch ergänzt mit dem neuen Massnahmenblatt «Klimagerechte Siedlungsstruktur fördern», das im Rahmen des Richtplancontrollings '22 in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden sollen.

Auftrag: Die in den RGSK 2021 bezeichneten Wohn-, und Arbeitsschwerpunkte sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sind auf ihre Aktualität hin zu überprüfen und bei Bedarf zu ergänzen. Wohnschwerpunkte sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete von potenziell kantonalem Interesse können beim Kanton zur Aufnahme in den kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_08) beantragt werden.⁶ Diese Anträge wird der Kanton im Rahmen der Erstellung der kantonalen Synthese RGSK 2025 / AP 5. Generation - wiederum unter Einbezug der Regionen - prüfen.

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen, Arbeiten und weitere Nutzungen

Gemäss dem kantonalen Richtplan müssen Siedlungserweiterungen überkommunal abgestimmt sein und:

- im Bereich Wohnen ab einer Grösse von zwei Hektaren sowie bei der Beanspruchung von Fruchfolgeflächen (sofern das kantonale Ziel gemäss Art. 11f BauV nicht anderweitig nachgewiesen werden kann) zwingend im RGSK in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen mit Koordinationsstand Festsetzung verankert sein;
- im Bereich Arbeiten gemäss Arbeitszonenbewirtschaftung bei Einzonungen von regionaler Bedeutung sowie bei der Beanspruchung von Fruchfolgeflächen (sofern es sich nicht um eine massvolle Erweiterung von lokalen Arbeitszonen für bestehende Betriebe handelt) in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung verankert sein.

Für die Verankerung dieser Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten im RGSK sind neben dem Bedarfsnachweis die folgenden Anforderungen zum haushälterischen Umgang mit dem Boden und zur Erschliessungsqualität zu erfüllen:

- Vorranggebiete Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten liegen in der Regel in den Urbanen Kerngebieten der Zentrumsstufen 1 bis 4, respektive in den Raumtypen «Urbane Kerngebiete» sowie «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» gemäss kantonalem Richtplan.
- Sie weisen eine Mindestgrösse von einer Hektare auf. In begründeten Einzelfällen kann von der Mindestgrösse abgewichen werden. Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, die von der Mindestgrösse abweichen, sind entsprechend zu bezeichnen und einer speziellen Kategorie (z. B. ländliches Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten) zuzuweisen.
- Angestrebt wird grundsätzlich eine hohe Dichte gemäss Vorgaben des kantonalen Richtplans, respektive der kantonalen Bauverordnung. Es ist den Regionen überlassen, gegebenenfalls strengere Anforderungen an einzelne Vorranggebiete Siedlungserweiterung festzulegen, die Bezug nehmen auf das bauliche Umfeld, die Lage und Zentralität der Standortgemeinde.
- Erforderlich ist eine gute ÖV-Erschliessung (i. d. R. Minimum EGK D) gemäss Vorgaben des kantonalen Richtplans, respektive der kantonalen Bauverordnung sowie eine gute Einbindung in das übergeordnete ÖV-, Fuss- und Velowegnetz. Wird eine gute ÖV-Erschlies-

⁶ Die Aufnahme eines Arbeitsschwerpunktes von potenziellem kantonalem Interesse ins ESP-Programm erfordert hingegen einen separaten Antrag der Region bzw. der betroffenen Gemeinde zuhanden der DIJ-Direktion.

sung angestrebt, die aber noch nicht vorhanden ist, ist im Massnahmenblatt bei den entsprechenden Attributen «Abstimmung Verkehr und Siedlung» und «ÖV-Erschliessung» einen Hinweis zu machen.

- In Bezug auf die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr sind die Auswirkungen von vorgesehenen Siedlungserweiterungen auf die Verkehrsnetze und auf die Umwelt (u. a. Luftverschmutzung) zu prüfen. Falls diese verkehrstechnische und/oder bauliche Massnahmen bedingen, so sind die entsprechenden Massnahmen im RGSK aufzuzeigen.

Für eine klimagerechte Siedlungsentwicklung ist bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung das Potenzial von Kaltluftentstehungsgebieten und Kaltluftströme auf Basis der kantonalen Klimakarte zu prüfen. Mit dem neuen Massnahmenblatt «Klimagerechte Siedlungsstruktur fördern», das im Richtplancontrolling '22 in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden soll, wird dieser Auftrag noch präzisiert.

Für die Bezeichnung von weiteren Vorranggebieten Siedlungserweiterung (z. B. Sportstätten, Freizeit, Tourismus etc.) gelten sinngemäss dieselben Vorgaben an Lage, Erschliessung etc. wie beim Zweck Wohnen und Arbeiten.

Um Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung festlegen zu können, ist eine stufengerechte Interessenabwägung notwendig. Für diese Interessenabwägung sind all diejenigen Aspekte und Inhalte einzubeziehen, die aus übergeordneter Sicht für die Beurteilung einer späteren Einzonung relevant sind. So ist für jedes Vorranggebiet der Koordinationsstand unter Berücksichtigung der stufengerechten Interessenabwägung zu bestimmen und im Massnahmenblatt aufzuführen. Dazu ist offenzulegen, welche räumlichen Konflikte zu bereinigen sind, um zum Koordinationsstand Festsetzung zu gelangen. Die verbindlichen Minimalanforderungen für die einzelnen Koordinationsstände von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten sind im Anhang 8.1 aufgeführt.

Neben der stufengerechten Interessenabwägung der einzelnen Gebiete aus regionaler Sicht ist insbesondere dem Schutz der Fruchtfolgeflächen (FFF) Rechnung zu tragen: Die Beanspruchung von Flächen aus dem kantonalen FFF-Inventar gemäss kantonalem Richtplan bedingen zwingend die Nachweise der übergeordneten Interessen (kantonal oder regional), der fehlenden Alternativen von Flächen ohne Beanspruchung von FFF sowie eines Bedarfsnachweises. Diese Anforderungen bei der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen werden im Anhang 8.2 konkretisiert.

Auftrag: Die im RGSK 2021 bezeichneten Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten mit den Koordinationsständen Vororientierung und Zwischenergebnis können bei Bedarf – gestützt auf vorzunehmende Abklärungen und eine raumplanerische Interessenabwägung – zum Koordinationsstand Zwischenergebnis oder Festsetzung weiterentwickelt werden.

Neue Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten sind äusserst zurückhaltend und nur bei ausgewiesener Notwendigkeit, in das RGSK aufzunehmen.

Bei Bedarf können die Regionen zudem Vorranggebiete Siedlungserweiterungen für weitere Nutzungen (z. B. Sportstätten, Freizeit, Tourismus etc.) bezeichnen. Wenn die Vorranggebiete Siedlungserweiterungen Fruchtfolgeflächen FFF tangieren, gelten spezielle zu erfüllende Anforderungen.

6.2.2 KLEK und Sachplan Biodiversität

Das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK 2020) dient den Regionen bei der Erfüllung ihrer landschaftsrelevanten Aufgaben als massgebende Grundlage und Leitlinie und bildet die Grundlage für die Zusammenarbeit mit Kanton und Gemeinden in diesem Bereich.

Der Sachplan Biodiversität enthält die räumliche Konkretisierung des Kantons Bern zur Umsetzung des nationalen Aktionsplans Biodiversität und den Auftrag an den Kanton, die Planung der Ökologischen Infrastruktur an die Hand zu nehmen. Diese Planung wird zurzeit erarbeitet. Die Erarbeitung von RGSK 2025 und AP 5 hat unter Berücksichtigung der behördenverbindlichen Festlegungen des KLEKs 2020 und des Sachplans Biodiversität zu erfolgen.

6.2.3 Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern

Das aktualisierte Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM BE 2019) steht ab Herbst 2022 zur Verfügung. Das GVM bildet den Ist-Zustand aus dem Jahr 2019 sowie den Prognosezustand 2040 ab. Folgende Daten sind im GVM BE 2019 aktualisiert:

- Ist-Zustand 2019: Struktur-, Netz-, Raum- und Verkehrsdaten inkl. Strassengüterverkehrsmatrizen
- Prognosezustand 2040: Strukturdaten, Verkehrsangebot ÖV, Verkehrsangebot Strasse, Entwicklung Reisezeit Velo und Fuss, Entwicklung Aussenverkehr, Entwicklung Strassengüterverkehr, Mobilitätsraten und Besetzungsgrade. Dabei werden die Verkehrsperspektiven 2050 vom Bund berücksichtigt. Ausserdem werden bei der Verteilung des Bevölkerungswachstums und Arbeitsplatz-/Erwerbstätigenwachstums neben Wohn- und Arbeitsschwerpunkten sowie unüberbauten Bauzonen neu auch Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie Vorranggebiete einbezogen.
- Nach Abschluss der Modellaktualisierung stehen neue Modellzustände für den MIV zur Verfügung: DTV-Modell 2019 und 2040 sowie DTV-Lärmschutz-Modell 2019 und 2040 (06.00-22.00 sowie 22.00-06.00). Regionalisierte Bevölkerungsszenarien für den Kanton Bern bis zum Jahr 2050 (Ausgabe 12/2020): Gestützt auf die Anfang 2020 vom BFS publizierten aktuellen Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung 2020-2050 hat die kantonale Statistikkonferenz die regionalisierten Bevölkerungsszenarien für den Kanton Bern erarbeitet. Damit werden kantonalen und regionalen Akteuren wiederum aktualisierte Grundlagen für strategische Planungen zur Verfügung gestellt.

6.2.4 Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern

Der Kanton Bern aktualisiert zurzeit die Gesamtmobilitätsstrategie (GMS) aus dem Jahr 2008. Sie wird dem Regierungsrat voraussichtlich Mitte 2022 zum Beschluss vorgelegt. Die aktualisierte GMS gilt als neue Grundlage für die Erarbeitung der RGSK 2025 und AP 5.

6.2.5 Strassennetzplan (SNP) und Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse

Der Strassennetzplan (SNP) nach Art. 24ff SG legt unter anderem das Netz der Kantonsstrassen fest und teilt sie in drei Kategorien ein. Weiter zeigt er dessen Veränderungen von strategischer Bedeutung. Er zeigt ebenfalls informativ das Nationalstrassennetz und die wichtigen Gemeindestrassen. Diese drei Netze werden als Basisnetz MIV bezeichnet. Weiter definiert er die

Anlagen von regionaler Bedeutung für die kombinierte Mobilität⁷ (Art. 25 Abs. 4 Bst. c SG). Der SNP wird alle acht Jahre gesamthaft überarbeitet und alle vier Jahre im Zuge des Investitionsrahmenkredits Strasse (IRK-Strasse) (Art. 52ff SG) angepasst.

Der aktuelle SNP 2022–2037 wurde am 9. Juni 2021 vom Regierungsrat beschlossen (RRB 702/2021) und vom Grossen Rat am 6. September 2021 zur Kenntnis genommen. Mit dem IRK-Strasse 2022-2025, der vom Grossen Rat am 6. September 2021 beschlossen wurde, wird der Gesamtbetrag festgelegt, den der Regierungsrat oder die zuständige Stelle der Bau- und Verkehrsdirektion für Investitionen in die Kantonsstrassen in den nächsten Jahren verpflichten dürfen. Das im SNP dargestellte Basisnetz MIV kann als Grundlage für die Erarbeitung der RGSK 2025 / AP 5 dienen. Auf dem Basisnetz wird der überörtliche Verkehr abgewickelt, es dient der Grunderschliessung und in Bezug auf die Agglomerationsprogramme u. a. auch als Grundlage für die Festlegung von beitragsberechtigten Massnahmen.

Mit Anlagen der kombinierten Mobilität (KM) für Zweiräder (Bike-and-ride, B+R) und Autos (Park-and-ride, P+R) wird der Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs vergrössert. Um möglichst lange Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückzulegen, sollen die Reisenden grundsätzlich möglichst nahe an der Quelle umsteigen. Daher strebt der Kanton Bern ein dezentrales Anlagenetz für B+R- und P+R-Anlagen an. Für die Förderung entsprechender Anlagen nach Art. 61 SG setzt der SNP klare Kriterien und macht den Ausbau bestehender Anlagen grundsätzlich von einem Bedarfsnachweis abhängig⁸. Beitragsberechtignte Anlagen in Agglomerationen werden nach Art. 62 SG gefördert. Der SNP berücksichtigt ferner die Bestrebungen des Bundes für intermodale Verkehrsdrehscheiben.

Auftrag: Die Regionen überprüfen die Standorte der Anlagen der kombinierten Mobilität und können bedarfsabhängig Massnahmen für neue oder erweiterte Anlagen ableiten. Gegebenenfalls kann ihre Einbettung in eine regionale Strategie unter Berücksichtigung der Verkehrsdrehscheiben erfolgen.

Ein wichtiges Ziel beim Ausgestalten von Strassenanlagen stellt die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden dar. Der SNP listet Massnahmen zur Behebung von Verkehrssicherheitsdefiziten und zur Erhöhung der Verträglichkeit. Hierzu gehören z. B. die Sanierungen von Unfallschwerpunkten oder die Verflüssigung des Verkehrs mittels Verkehrsmanagementsystemen. Ebenso bedeutend ist die Behebung von Schwachstellen beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr.

Auftrag: Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden für die letzten RGSK-Generation Unfallschwerpunkte erhoben und der Stand der Sanierung ausgewiesen. Im Hinblick auf die RGSK 2025 / AP 5 sind die entsprechenden Listen zu aktualisieren. Hierzu wird das TBA-DLZ den Regionen wiederum die aktuellen Unfallschwerpunkte gemäss VSS-Norm auf National-, Kantons- und Gemeindestrassen liefern. Die Regionen erheben gegebenenfalls den Sanierungsstand der Unfallschwerpunkte auf Gemeindestrassen bei den Gemeinden und führen

⁷ Anlagen von regionaler Bedeutung sind gemäss SNP (vgl. RRB 702/2021): Strassenseitig gut erreichbare P+R-Anlagen, die sich an Bahnhöfen, Bahnhaltestellen oder wichtigen Bushaltestellen deutlich abseits von Bahnlinien befinden. P+R-Anlagen liegen in der Regel ausserhalb der Agglomerationen. B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Bahnhaltestellen sowie an wichtigen Tram- und Bushaltestellen.

⁸ Die Details regelt die TBA-Richtlinie «Kantonsbeiträge an Investitionen in Anlagen zur kombinierten Mobilität».

auch diesen nach. Das TBA liefert den Sanierungsstand der Unfallschwerpunkte auf Kantonsstrassen. Erfolgt die Sanierung der Unfallstellen nicht gemäss dem Black Spot Management (BSM), sondern in separaten Projekten, ist in den Listen auf die entsprechende RGSK-Massnahme zu verweisen.

6.2.6 Sachplan Veloverkehr (SVV)

Eine weitere Grundlage für die RGSK und die AP ist der Sachplan Veloverkehr (SVV). Der SVV legt die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und Velofreizeitverkehr fest. Er bezeichnet Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten, in denen deren Linienführung und die im Fall ihrer Realisierung erforderlichen Massnahmen zu definieren sind. Des Weiteren legt er Korridore fest, in denen die definitive Führung der Alltagsvelorouten mit kantonaler Netzfunktion zu klären ist. Ferner listet der SVV Netzlücken auf, die mit geeigneten Massnahmen zu schliessen sind. Der SVV wird vom Regierungsrat erlassen (Art. 45 SG) und wurde letztmals am 27. Mai 2020 angepasst (RRB 624/2020).

Auftrag: Für die Schliessung der Netzlücken gemäss Sachplan Veloverkehr (siehe SVV, Anhang 1.1) können Massnahmen abgeleitet werden.

Auftrag: Für noch nicht beplante Korridore mit unklarer Führung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion (nicht Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten) können entsprechende Planungsmassnahmen abgeleitet werden (siehe SVV, Anhang 1.1 Korridore 90 – 94).

Auftrag: In Korridoren zur Prüfung von Vorrangrouten können Planungsmassnahmen zur Klärung der Linienführung vorgesehen und erforderliche Massnahmen zu deren Realisierung abgeleitet werden.

Auftrag: Auf Basis des SVV und ggf. vorhandener regionaler Velonetzplanungen können die Regionen die Routen mit kantonaler Netzfunktion überprüfen, insb. mit dem Ziel, die Qualität des Netzes zu verbessern. Bei ausgewiesenem Bedarf können via RGSK-Genehmigung Anträge für Mutationen am SVV gestellt werden.

6.2.7 Kantonaler Angebotsbeschluss und Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr

Im kantonalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr wird die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs jeweils für vier Jahre dargelegt. Grundlage bilden dazu die Eingaben aus den regionalen Angebotskonzepten (RAK). Das kantonale Angebotskonzept ist die Grundlage für den kantonalen Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr und den Investitionsrahmenkredits (IRK ÖV). Mit diesen Beschlüssen legt der Grosse Rat einerseits das Angebot des öffentlichen Orts- und Regionalverkehrs für die vier nachfolgenden Jahre fest und nimmt von den Kosten Kenntnis, andererseits legt der Grosse Rat fest, welche Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs in den vier nachfolgenden Jahren verpflichtet und an welche Infrastrukturbereiche kantonale Beiträge geleistet werden sollen.

Aktuell in Kraft sind das kantonale Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022-2025 (G.-Nr. 2020.BVD.4550) und der IRK ÖV 2022-2025 (G.-Nr. 2020.BVD.3722). Diese Beschlüsse stellen für die RGSK 2025 / AP 5 den Ist-Zustand dar.

Die Regionen werden parallel zum RGSK 2025 / AP 5 auch die regionalen Angebotskonzepte öffentlicher Verkehr 2026-2029 (RAK 2026-2029) erarbeiten und im Februar 2024 dem AÖV einreichen. Das AÖV prüft und priorisiert im Anschluss die Anträge der Regionen und erstellt, unter Berücksichtigung nationaler und übergeordneter kantonaler Planungen sowie der finanziellen Rahmenbedingungen das kantonale Angebotskonzept 2026-2029.

Für die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ist die Bezeichnung von Gebieten, die einen Handlungsbedarf ÖV aufweisen, von zentraler Bedeutung. In Abgrenzung zum regionalen Angebotskonzept (RAK), das sich mit der allgemeinen Entwicklung des ÖV-Angebots beschäftigt, liegt der Fokus im RGSK auf Angebotsverbesserungen im Zusammenhang mit der im RGSK geplanten Siedlungsentwicklung. Das heisst, es geht um Fälle, wo aufgrund geplanter neuer Arbeitsplätze oder Wohnungen in einem Gebiet das heutige ÖV-Angebot nicht mehr ausreichend ist. Weiter sind Korridore zu bearbeiten, wo aufgrund der längerfristigen Mobilitätsentwicklung ein klarer Handlungsbedarf ausgewiesen ist. Im RGSK ist der Bedarf nach einer Angebotsverbesserung zu begründen.

Auftrag: Die Angebotsmassnahmen aus den RAK 2026-2029 werden in den RGSK 2025 / AP 5 nicht im Massnahmenband nachgeführt. Nur die Angebotsänderungen, die für die angestrebte Siedlungsentwicklung relevant sind, sind einerseits in der Teilstrategie öffentlicher Verkehr und andererseits bei den entsprechenden Siedlungsmassnahmen im Massnahmenblatt aufzuführen.

Wie bereits in früheren RGSK sollen im RGSK 2025 / AP 5 auf der Grundlage einer Schwachstellenanalyse Massnahmen zur Beschleunigung der Busse auf Staustrecken geprüft werden. Denn die Zuverlässigkeit und die Attraktivität des ÖV leiden stark, wenn Verspätungen auftreten und dadurch Anschlüsse nicht eingehalten werden können.

Auftrag: Das AÖV stellt den Regionen eine Schwachstellenliste des strassengebundenen ÖV zur Verfügung. Diese Schwachstellen sind zu überprüfen und in enger Abstimmung mit den Strasseneigentümern (bei Kantonsstrassen mit dem zuständigen TBA-OIK sowie der Fachstelle Verkehrsmanagement im TBA-DLZ, wenn Lichtsignalanlagen betroffen sind) sind Lösungen für die Schwachstellen des strassengebundenen ÖV zu entwickeln.

6.2.8 Güterverkehrs- und Logistikkonzept

Der Regierungsrat hat im Jahr 2021 das kantonale Güterverkehrs- und Logistikkonzept beschlossen (RRB 606/2021). Das verkehrsträgerübergreifende Konzept dient als Steuerungsinstrument für den Kanton und als Orientierungsrahmen für Dritte. Es stellt die gezielte und qualitative Weiterentwicklung der Logistik sicher und sorgt im Bereich Güterverkehr für Rahmenbedingungen, die eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Versorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern gewährleisten. Das Konzept enthält 20 Massnahmen in den Bereichen Raumplanung, Verkehr, Umwelt und Innovationsförderung, die der Kanton in den nächsten Jahren umsetzt. Mit den Richtplananpassungen '22 sollen mittels den Massnahmenblättern B_03 «Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiktutzungen bezeichnen» und B_10 «Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern» erste Massnahmen umgesetzt werden.

Auftrag: Im individuellen Pflichtenheft wird festgelegt, ob die Region das Thema City-Logistik in den RGSK und AP entlang des «Roten Fadens» thematisieren (Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Strategien, Massnahmen) werden.

6.3 Abstimmung mit regionalen und kommunalen Grundlagen

Die wichtigste regionale Grundlage für die Erarbeitung des RGSK 2025 und des AP 5 stellen das RGSK 2021 sowie das AP 4 dar. Dazu müssen die in den Genehmigungsverfügungen RGSK 2021 aufgeführten «Hinweise zur Umsetzung der Massnahmen für das RGSK der nächsten Generation», die in den Erwägungen der Genehmigungsverfügung aufgeführten Punkte sowie die kantonale Synthese RGSK 2021 / AP 4 mitberücksichtigt werden.

In den individuellen Pflichtenheften wird gemeinsam mit dem Kanton festgelegt, welche Teile des RGSK resp. AP zu überarbeiten sind.

Je nach Aktualisierungsstand können gewisse Kapitel aus den Erläuterungsberichten 1:1 für die nächste Generation übernommen werden.

Hingegen gilt es in allen Regionen sämtliche Massnahmen (RGSK und AP) zu aktualisieren. Mithilfe des RGSK-Portals können der Stand der Massnahmen nachgeführt und die entsprechenden Massnahmenblätter erstellt werden. Die Regionen sind aufgefordert, den Stand der Massnahmen bei sämtlichen Massnahmenträgern (Kanton, Gemeinden, ggf. weitere) nachzufragen (vgl. auch Kapitel 7.2 RGSK-Portal und Massnahmenmanagement). Grundsätzlich gilt es einen höheren Koordinationsstand der Massnahmen anzustreben (vgl. auch Kapitel 7.6 Umsetzungsprioritäten von RGSK-Massnahmen vs. Umsetzungshorizont von AP-Massnahmen).

Weitere regionale oder kommunale Grundlagen (bspw. Mobilitätsstrategien, Raumentwicklungskonzepte, Landschaftskonzepte, u. w. m.) sofern für die regionale Abstimmung relevant, sind im RGSK und AP zu berücksichtigen, resp. darauf zu verweisen.

7 Formelle Anforderungen

7.1 Grundlagendaten

Der Kanton stellt einheitliche Grundlagendaten für die RGSK 2025 und AP 5 den Regionen zur Verfügung.

7.1.1 ... in Bezug auf die RGSK

Für die Belange der RGSK ist aus Sicht Kanton eine Aktualisierung der Grundlagendaten (Ist- und Sollzustand) nicht zwingend erforderlich. Sie soll nur dann in Betracht gezogen werden, wenn dies für die Herleitung des Handlungsbedarfs und der Massnahmen zwingend notwendig ist. Wo der Ist-Zustand aktualisiert werden soll, gilt das Bezugsjahr 2019. Wenn für dieses Jahr keine Daten verfügbar sind, sind die nächst aktuellen Daten zu verwenden. Für den Prognosehorizont ist von Horizont 2040 auszugehen.

Im Rahmen der Erstellung des Pflichtenheftes soll zwischen Kanton und Region festgelegt werden, ob der Grundlagenteil (Ist- und Soll-Zustand) im RGSK 2025 aktualisiert werden soll.

Im Bereich Siedlung stellt das AGR die nachfolgend aufgeführten Grundlagendaten für jede Gemeinde zur Verfügung (die Daten werden jährlich aktualisiert, jeweils per 1. Mai):

- Zuordnung Gemeinden zu Raumtypen inklusive Zentralität
- Wohnbevölkerung und Beschäftigte
- Einwohner und Beschäftigte (= Raumnutzer) in überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK)
- Raumnutzerdichte in ha
- Annahmen zu zusätzlichen Raumnutzern
- Theoretischer Bedarf an Wohn-, Misch- und Kernzonen in ha
- Unüberbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen in ha
- Unüberbaute Arbeitszonen in ha

Innere Nutzungsreserven in überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen

7.1.2 ... in Bezug auf die Agglomerationsprogramme

Massgebend für den Baustein «Situations- und Trendanalyse» für das AP 5 wird die aktualisierte RPAV sein. Eine Situations- und Trendanalyse muss grundsätzlich für jede AP-Generation durchgeführt werden, um den Handlungsbedarf ableiten und die Zusammenhänge nachvollziehen zu können. Die Analyse muss jedoch nicht in jeder Generation vollständig durchgeführt werden, daher spricht der Bund von einer 4- bis 8-jährigen Aktualisierung des entsprechenden Bausteins, mit der Möglichkeit, eine Nachführung der bisherigen Kennzahlen vorzunehmen.

Im Minimum sind die gemäss Bund bezeichneten Themen in den Bereichen «Perimeter», «Siedlung», «Landschaft und Umwelt» sowie «Verkehr» in der Situations- und Trendanalyse zu behandeln.

7.2 RGSK-Portal und Massnahmenmanagement

Der Kanton Bern liess auf Basis des Massnahmenbewirtschaftungstools des Kantons St. Gallen das RGSK-Portal eigens für seine Bedürfnisse weiterentwickeln. Mittlerweile wird das Tool auch von diversen anderen Kantonen zur Bewirtschaftung von Massnahmen verwendet.

Mit der Lancierung des RGSK-Portals steht dem Kanton und den Regionen eine digitale Massnahmendatenbank zur Verfügung, die das Erfassen von Massnahmen, das Massnahmenmanagement und das Controlling einheitlicher und übersichtlicher macht. Im Portal enthalten sind sämtliche Massnahmen aus den RGSK 2021 und AP 4. Diese stellen für die Regionen die Grundlage für die Aktualisierungsrunde der RGSK und AP dar. Im Hinblick auf die RGSK 2025 / AP 5 überprüfen die Regionen diese Massnahmen, aktualisieren sie soweit erforderlich und/oder erfassen neue Massnahmen. Nicht im Portal zu erfassen sind die Geometrien zu den Massnahmen. Diese werden wie bisher mittels GIS-Datenmodell, das der Kanton den Regionen wiederum zur Verfügung stellen wird, erfasst. Die bereinigten Geodaten werden anschliessend durch den Kanton in das RGSK-Portal migriert und stehen wiederum allen Portal-Nutzenden zur Verfügung.

Die vom Bund mitfinanzierten A-Massnahmen aus den AP 1 bis AP 3 sind ebenfalls im Portal erfasst und werden vom TBA-DLZ bewirtschaftet und aktualisiert. Diese sind in den Leistungsvereinbarungen mit dem Bund in den sogenannten A-Listen aufgeführt. Damit vollzieht das

TBA-DLZ nach Massgabe des Bundesamts für Strassen ASTRA das Termin- und Finanzcontrolling der durch den Bund mitfinanzierten infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen und koordiniert soweit erforderlich die Umsetzung direkt mit den Massnahmenträgern. Sobald die beitragsberechtigten A-Massnahmen aus den AP 4 mittels Leistungsvereinbarungen mit dem Bund vertraglich vereinbart sind, übernimmt das TBA-DLZ auch deren Bewirtschaftung.

Davon zu unterscheiden ist der alle vier Jahre als Bestandteil der Agglomerationsprogramme miteinzureichende Umsetzungsbericht inklusive den Umsetzungstabellen zuhanden des ARE unter Federführung der Regionen. Es ist grundsätzlich Aufgabe der Regionen, hierzu ein fortlaufendes Massnahmenmanagement zu etablieren.

Folgende Rollenteilung beim Massnahmenmanagement und -controlling zwischen Kanton und Regionen gilt:

Massnahmenart	Nachfrage Stand bei Massnahmenträger	Nachführung Stand im Portal
Siedlungs-, Landschafts- und Tourismusmassnahmen	Region	Region
Reine kommunale und kantonale RGSK-Verkehrsmassnahmen	Region	Region
Reine kantonale RGSK-Verkehrsmassnahmen	Region	Kanton: TBA-OIK
Durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen einer Leistungsvereinbarung (A-Liste), A1 bis A4-Massnahmen	Kanton: TBA-DLZ	Kanton: TBA-DLZ
Übrige AP-Massnahmen einer Leistungsvereinbarung (ohne Mitfinanzierung Bund)	Region	Region
Kommunale und kantonale B- und C-Verkehrsmassnahmen aus dem AP 4	Region	Region
Kantonale B- und C-Verkehrsmassnahmen aus dem AP 4	Region	Kanton: TBA-OIK
Dokumentationsblätter nationale und kantonale Massnahmen	Kanton	Kanton

7.3 Formelle Minimalanforderungen an das RGSK 2025 und das AP 5

Für die Genehmigung der RGSK 2025 und AP 5 sind jeweils vollständige Dossiers beim AGR einzureichen. Die Form und die Anzahl (digital/physisch) der einzureichenden Exemplare wird den Regionen zu gegebener Zeit mitgeteilt.

7.3.1 Dossier RGSK 2025

Das Dossier RGSK 2025 besteht aus folgenden Teilen:

Teil	Inhalt jeweils für alle Teilbereiche Siedlung, Landschaft, Verkehr
Bericht	<ul style="list-style-type: none"> – Situationsanalyse – Räumliches Entwicklungsleitbild (behördenverbindlich) – Handlungsbedarf – Teilstrategien (behördenverbindlich)
Massnahmenband	<ul style="list-style-type: none"> – Alle Massnahmen sind behördenverbindlich – Alle pendenten Massnahmen aus dem RGSK 2021 mit ggf. aktualisiertem Koordinationsstand sind zu übernehmen – Alle pendenten A-Massnahmen aus den Leistungsvereinbarungen der AP 1-4*

Teil	Inhalt jeweils für alle Teilbereiche Siedlung, Landschaft, Verkehr
	– Alle neuen Massnahmen aus dem AP 5
Karte	– Die Karte ist behördenverbindlich
Geodaten	– GIS Datenmodell
Beschluss des zuständigen regionalen Gremiums	– Mit der Genehmigungsversion einzureichen

* Alle AP A-Massnahmen mit Leistungsvereinbarung, die noch nicht umgesetzt sind, sind im Massnahmenband des RGSK 2025 aufzuführen. Damit diese pendenten A-Massnahmen mit Leistungsvereinbarung von den übrigen Massnahmen im RGSK gut zu unterscheiden sind, sind diese Massnahmenblätter in einem separaten Kapitel im Massnahmenband mit dem Titel «Pendente A-Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der 1. bis 4. Generation» einzufügen.

7.3.2 Dossier AP 5

Das Dossier AP 5 besteht aus folgenden Teilen (Änderungen aus den RPAV bleiben vorbehalten):

Teil	Inhalt jeweils für alle Teilbereiche Siedlung, Landschaft, Verkehr
Bericht	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzungsbericht – Situations- und Trendanalyse – Zukunftsbild – Handlungsbedarf – Teilstrategien – Massnahmenübersicht
Massnahmenband	<ul style="list-style-type: none"> – A-Massnahmen (idealerweise sind dies B-Massnahmen aus dem AP 4), mit Umsetzung 2028-2031 – B-Massnahmen, mit Umsetzung zwischen 2032-2035 – Dokumentationsblätter für nationale Planungen
Massnahmentabellen	– Ausgefüllte Excelvorlage des ARE mit AP 5-Massnahmen
Kartenband	– Sämtliche Karten werden als A4 oder A3 in einem separatem Kartenband zusammengestellt
Umsetzungstabellen	<ul style="list-style-type: none"> – Excel – PDF – Karten mit Verortung und Stand der Massnahmen (voraussichtlich aus den AP 2 und 3)
Geodaten	– Gemäss Vorgaben RPAV

7.4 Massnahmenkategorien⁹

Bezeichnung	Kategorie-Unterkategorie
Siedlung	
Schwerpunkt Wohnen	S-SW
Schwerpunkt Arbeiten	S-SA
Schwerpunkt Übrige	S-SÜ
Umstrukturierungsgebiet	S-UV
Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	S-VW

⁹ Änderungen bleiben vorbehalten

Bezeichnung	Kategorie-Unterkategorie
Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	S-VA
Vorranggebiet Siedlungserweiterung Übrige	S-VÜ
VIV-Standort geplant	S-VIV
Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie ohne Interessensabwägung	S-Bgo
Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie mit Interessensabwägung	S-Bgm
Übriger Inhalt Siedlung	S-Ü
Landschaft	
Siedlungstrenngürtel	L-Tg
Siedlungsprägender Grünraum	L-Gr
Landschaftsschutzgebiet	L-Schu
Landschaftsschongebiet	L-Scho
Übriger Inhalt Landschaft	L-Ü
Freizeit, Erholung, Tourismus	
Schwerpunkt Tourismus/Freizeit/Erholung	T-S
Vorranggebiet Tourismus/Freizeit/Erholung	T-V
Übriger Inhalt Tourismus/Freizeit/Erholung	T-Ü
Öffentlicher Verkehr	
Strassengebundener ÖV (Bus/Strasse)	ÖV-Str
Tramprojekt	ÖV-Tram
Schiene-Ortsverkehr	ÖV-Ort
Übrige Massnahmen ÖV	ÖV-Ü
Elektrifizierung im ÖV	ÖV-E
Verzicht auf Elektrifizierung	ÖV-V
Motorisierter Individualverkehr	
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	MIV-Auf
Kapazität Strasse	MIV-K
Übrige Massnahmen MIV	MIV-Ü
Umfahrung	MIV-U
Erschliessung	MIV-E
Entlastete Strecke	MIV-Ent
Infrastruktur für die E-Mobilität im MIV	MIV-E-Mob
Langsamverkehr	
Massnahme Veloverkehr	LV-V
Massnahme Fussverkehr	LV-F
Übrige Massnahmen LV	LV-Ü
Infrastruktur für die E-Mobilität im LV	LV-E-Mob
Kombinierte Mobilität	
Park+Ride-Anlage geplant	KM-P
Bike+Ride-Anlage geplant	KM-B
Multimodale Drehscheibe	KM-Mu
Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen	KM-W
Übrige Massnahmen KM	KM-Ü
Nachfrageorientierte Mobilität	
Verkehrsmanagement	NM-VM
PP-Bewirtschaftung	NM-W

Bezeichnung	Kategorie-Unterkategorie
Güterverkehr	
City Logistik	GV-CL
Übrige Massnahmen GV	GV-Ü

7.5 Massnahmenummerierung und -titel

Die Massnahmenummerierung basiert auf der oben aufgeführten Strukturierung der Massnahmenkategorien und wird folgendermassen gebildet:

Kürzel Region.Kategorie-Unterkategorie.Hauptnummer.Teilnummer

Kürzel der Regionen:

BM	Bern-Mittelland
BBS	Biel/Bienne-Seeland
TOW	Thun-Oberland West
EM	Emmental
OA	Oberaargau
OO	Oberland Ost
JB	Jura Bernois

Beispiele: BM.ÖV-Tram.1 oder BBS.LV-F.2.5

Massnahmentitel: Der Massnahmentitel soll erläuternd und aussagekräftig sein und eine allfällige Verortung beinhalten.

Beispiel: OO.LV-V.2 Interlaken, separater Veloweg Kornfeld

7.6 Umsetzungsprioritäten von RGSK-Massnahmen vs. Umsetzungshorizont von AP-Massnahmen

Im Gegensatz zu den strikten Umsetzungshorizonten des AP kennt das RGSK als regionaler Richtplan keine fixen Umsetzungsfristen (mit Ablaufdatum). Im RGSK werden die Massnahmen vielmehr einer Umsetzungspriorität zugewiesen und im Vierjahresrhythmus aktualisiert. Im RGSK 2025 werden daher alle RGSK-Massnahmen mit dem Attribut «Umsetzungspriorität» ergänzt. Es wird in drei Umsetzungsprioritäten unterschieden, die sich grob an den Umsetzungshorizonten der AP orientieren:

- RGSK-Umsetzungspriorität 1: ab Genehmigung RGSK bis ca. Ende Umsetzungsfrist A-Horizont AP (im RGSK 2025: 2025-2031)
- RGSK-Umsetzungspriorität 2: ca. 2032 bis 2035 (entspricht B-Horizont im AP)
- RGSK-Umsetzungspriorität 3: nach 2035, längerfristig

Mit der Genehmigung des RGSK 2025 durch das AGR (voraussichtlich im Jahr 2025) wird das RGSK 2021 abgelöst und die Umsetzung der RGSK-Massnahmen ohne Antrag auf Mitfinanzierung durch den Bund kann beginnen.

Das AP 5 folgt hingegen fixen Umsetzungsfristen für Massnahmen und teilt diese in maximal drei Horizonte ein:

- A-Horizont: Baustart* zwischen 2028-2031
- B-Horizont: Baustart zwischen 2032-2035
- C-Horizont: Baustart nach 2035

* Mit Baustart ist gemäss den RPAV der «Spatenstich» gemeint. Für vom Bund mitfinanzierte Massnahmen muss vor Baubeginn rechtzeitig eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet werden, andernfalls erlischt der Anspruch auf Bundesbeiträge.

Die pendenten A-Massnahmen aus den AP 1-4 bilden in diesem Konstrukt eine dritte Kategorie von Massnahmen im RGSK. Diese Massnahmenblätter werden in einem separaten Kapitel im Massnahmenband des RGSK geführt, bis sie umgesetzt sind. Inhaltlich sind diese Massnahmen grundsätzlich nicht mehr zu aktualisieren. Eine Ausnahme bilden sogenannte Massnahmenänderungen oder Ersatzmassnahmen. Dies gilt es entsprechend im Massnahmenblatt zu aktualisieren.

7.7 Koordinationsstand von RGSK-Massnahmen

RGSK-Massnahmen müssen mit einem Koordinationsstand versehen werden (gemäss Art. 5 RPV).

Koordinationsstände gemäss Art. 5 Raumplanungsverordnung i. S. der Raumplanung	
Vororientierung (VO)	Massnahmen, welche als Vororientierung eingestuft sind, zeigen raumwirksame Tätigkeiten auf, die sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben können. Um den Koordinationsprozess einzuleiten sind Anstrengungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern.
Zwischenergebnis (ZE)	Massnahmen, welche als Zwischenergebnis eingestuft sind, betreffen raumwirksame Tätigkeiten, die noch nicht aufeinander abgestimmt sind. Es können klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden, insbesondere, was vorzukehren ist, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann.
Festsetzung (FS)	Bei Massnahmen, welche als Festsetzung eingestuft sind, sind die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt.

Für Verkehrsprojekte gelten zusätzlich zu den Anforderungen im Sinne der Raumplanung ergänzende Kriterien zum Stand der Projekte (vgl. Tabellen unten):

Stand Verkehrsprojekte und Bezug zu raumplanerischen Koordinationsständen	
Vororientierung (VO)	Ein Handlungsbedarf zeichnet sich ab. Konkrete Projekte und Lösungsfindungen sind noch nicht ausgelöst.
Zwischenergebnis (ZE)	Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen, teilweise sind die Projekte ausgelöst und die Lösungsfindung bereits im Gang oder abgeschlossen (Studien). Gegebenenfalls ist die Vorprojektierung in Angriff genommen worden. Die Projektierung ist noch wenig konkret. Die Kosten sind daher noch nicht berechnet und können nur in grob abgeschätzten Grössenordnungen angegeben werden.
Festsetzung (FS)	Das Vorprojekt ist erstellt und die Kosten liegen mit einer Genauigkeit von +/- 20 % vor. Die Massnahme ist in einem Finanzplan enthalten.

7.8 Muster-Massnahmenblatt RGSK 2025 und AP 5

Wie bereits im RGSK 2021 und AP 4 stellt der Kanton den Regionen Muster-Massnahmenblätter zur Verfügung. Diese können direkt aus dem RGSK-Portal generiert werden.

8 Anhang

8.1 Zu erfüllende Minimalanforderungen bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten pro Koordinationsstand

Kriterien	Koordinationsstand		
	Vororientierung „Idee“	Zwischenergebnis „Einigkeit über Vorgehen vorhanden“	Festsetzung „Erfolgte räumliche Interessenabwägung“
Perimeter (inkl. Fläche)	Fakultativ	Zwingend	Zwingend
ÖV-Erschliessungsgüte EGK (s. auch Kap. 8.2.2.)	Wenn nötig, Hinweis auf fehlende EGK	Wenn nötig, Massnahmen aufgezeigt	Bei Kulturland / FFF gemäss BauV Art. 11d: EGK D für Wohnen und Arbeiten; EGK F für übrigen Bauzonen mit erheblichem Publikumsverkehr Bei Nichtkulturland gemäss kant. Richtplan A_01 und A_05: Wohnen EGK D, Arbeit EGK D / F
MIV (s. auch Kap. 8.2.3)	Fakultativ	Wenn nötig, Massnahmen aufgezeigt	Kapazitätsnachweis Strasse Einhaltung der lokalen Belastbarkeiten (Luft)
LV-Erschliessung	Fakultativ	Wenn nötig, Massnahmen aufgezeigt	Gute Erreichbarkeit
Einbindung in übergeordnete Verkehrsnetze (ÖV und LV)	Fakultativ	Wenn nötig, Massnahmen aufgezeigt	Nachweis erbracht
Störfallvorsorge	Fakultativ	Hinweis auf Konflikt	Interessenabwägung
Naturgefahren	Hinweis auf Konflikt	Wenn nötig, Massnahmen aufgezeigt	Gemäss Art. 6 BauG
Schutzgebiete und Inventare (BLN, reg. / komm. Schutzgebiete, Archäologie etc.)	Hinweis auf Konflikt	Hinweis auf Konflikt und Aufführen der noch zu erfolgenden Tätigkeiten	Interessenabwägung
Ortsbildschutz / ISOS	Fakultativ	Hinweis auf Konflikt	Interessenabwägung
Kulturland und Fruchtfolgeflächen (s. auch Kap. 8.2.1)	Hinweis auf Konflikt	Hinweis auf Konflikt	Interessenabwägung und Nachweis Alternativstandorte gemäss Art. 8a und 8b BauG
Klimaerwärmung / Klimakarte	Fakultativ	Hinweis auf Konflikt	Interessenabwägung

8.2 Präzisierungen der Anforderungen an Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten

8.2.1 Beanspruchung von Fruchtfolgefächern bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung mit Koordinationsstand Festsetzung

In den RGSK 2025 sind Vorranggebiete Siedlungserweiterungen aus den RGSK 2021 planerisch weiterzuentwickeln oder – bei ausgewiesenem Bedarf und äusserst zurückhaltend – neue aufzunehmen. Betreffen sie Fruchtfolgefächern (FFF) aus dem kantonalen Inventar FFF, dann ist gemäss Bundesrecht eine Beanspruchung nur möglich, wenn ein aus Sicht Kanton wichtiges Ziel ohne die Beanspruchung von FFF nicht erreicht werden kann und die beanspruchte Fläche optimal genutzt wird. Zu erbringende Nachweise: Bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung mit Koordinationsstand Festsetzung sind in Bezug auf FFF die Anforderungen des geltenden Rechtes (insbesondere Art. 30 RPV, Art. 8b Abs. 2 BauG und Art. 11b bis f BauV) und des kantonalen Richtplans (A_06) zu erfüllen. Die entsprechenden Nachweise sind gemäss Arbeitshilfe «Umgang mit Kulturland in der Raumplanung» zu erbringen.

Die Festsetzung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung auf Flächen aus dem kantonalen Inventar FFF setzt voraus, dass:

- Der Flächenbedarf aus regionaler Betrachtung nachgewiesen ist.
- Ein Standortnachweis vorliegt (umfassende Interessenabwägung und Prüfung von Alternativen).
- Ein aus Sicht Kanton wichtiges Ziel gemäss Art. 11f BauV vorliegt. Dies ist mit der Siedlungsentwicklung in den prioritären Siedlungsentwicklungsgebieten (bspw. Vorranggebiete Siedlungsentwicklung gemäss RGSK) gegeben.
- Die minimale ÖV-Erschliessungsgüteklasse gemäss Art. 11d BauV nachgewiesen ist.

Entsprechend ist im Rahmen des RGSK der Nachweis zu erbringen, dass eine Interessenabwägung stattgefunden hat und keine Alternativen ohne Beanspruchung von FFF vorhanden sind.

Dieser Standortnachweis ist überkommunal vorzunehmen, kann sich allerdings auf einzelne Teilgebiete der Region (z. B. Subregion oder Agglomerationsperimeter) beschränken. Die nachvollziehbaren Ergebnisse aller Nachweise sind zur kantonalen Vorprüfung, respektive Genehmigung in Form eines Erläuterungsberichts einzureichen (mit Kartenausschnitten 1:25'000, in welcher für die Räume mit Vorranggebieten Siedlungserweiterung die relevanten Faktoren wie FFF, Bauzonen, Erschliessungsgüteklassen und bei Bedarf weitere erkennbar sind).

Eine allfällig erforderliche Kompensation von FFF bei einer Einzonung gemäss Art. 8b Abs. 4 BauG und die Sicherstellung einer besonders hohen Nutzungsdichte gemäss Art. 11c BauV sind erst im Nutzungsplanverfahren detailliert zu regeln.

8.2.2 Anforderungen an ÖV- Erschliessungsgüte bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung

Die in Kapitel 8.1. aufgeführten Minimalanforderungen an die ÖV- Erschliessungsgüte bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten werden gemäss AÖV-Richtlinie folgendermassen präzisiert:

Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
Noch keine Anforderungen an die ÖV-Erschliessung. Die Aufnahme eines Siedlungserweiterungsgebiets als Vororientierung ist aber damit zugleich Auftrag an die Region, Untersuchungen zur ÖV-Erschliessung des betreffenden Gebiets anzustellen. Es soll ausgewiesen werden, ob ein Handlungsbedarf besteht oder nicht.	Es müssen grobe Vorstellungen vorhanden sein, wie das betreffende Gebiet erschlossen werden kann (Verkehrsmittel, Linienerlängerung, Taktverdichtung grobe Berücksichtigung von Wendemöglichkeiten etc.). Diese sollten von der Region unterstützt und vom AÖV als realistisch erachtet werden. Detailabklärungen können zu einem späteren Zeitpunkt getätigt werden.	Die Massnahmen zur ÖV-Erschliessung sind entweder bereits umgesetzt, oder in naher Zukunft zu erwarten (im folgenden kantonalen Angebotsbeschluss enthalten, andernfalls kann die Festsetzung auch vier Jahre später erfolgen). Das AÖV stuft die Massnahme als sinnvoll ein und geht von einem längerfristigen Bestand aus. Der Standort von notwendigen Infrastrukturen muss noch nicht umgesetzt, aber klar definiert sein.

8.2.3 Einhaltung der Belastbarkeiten (Luft) bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung mit Koordinationsstand Festsetzung

Die in Kapitel 8.1 aufgeführte Prüfung der lokalen Belastbarkeiten (Luft) von Strassen bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung kann ist aus Sicht der Luftreinhaltung vorzunehmen (gemäss [Arbeitshilfe](#) „Bestimmung der lokalen Belastbarkeiten“; kann auf der Website AUE heruntergeladen werden). Der Anwendungsbereich betrifft die Zentren Bern, Biel und Thun sowie die umliegenden urbanen Kerngebiete gemäss Arbeitshilfe. Bei Überschreitungen sind Massnahmen zur Einhaltung der lokalen Belastbarkeiten zu prüfen und aufzuzeigen. (Massnahmen V2 und V3 des Massnahmenplans zur Luftreinhaltung 2015/2030).

8.3 Abkürzungsverzeichnis

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
AGR-KPL	Abteilung Kantonsplanung des Amtes für Gemeinden und Raumordnung
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
AÖV-VK	Abteilung Verkehrskoordination des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AUE	Amt für Umwelt und Energie des Kantons Bern
AWI	Amt für Wirtschaft des Kantons Bern
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BauG	Baugesetz des Kantons Bern vom 09.06.1985 (BSG 721.0)
BauV	Bauverordnung des Kantons Bern vom 06.03.1985 (BSG 721.1)
BeSA	beitragsberechtignte Städte und Agglomerationen
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
B+R	Bike and Ride
BSM	Black Spot Management
BVD	Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
EGK	Erschliessungsgüteklasse
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FFF	Fruchtfolgefläche
FIN	Finanzdirektion des Kantons Bern
GA	Grundanforderung
GMS	Gesamtmobilitätsstrategie
GIS	Geoinformationssystem; geographisches Informationssystem
GVM BE	Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern
IF	Infrastrukturfonds
IRK	Investitionsrahmenkredit
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz

KLEK	kantonales Landschaftsentwicklungskonzept
KM	kombinierte Mobilität
MinVG	Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel vom 22. März 1985 (SR 725.116.2)
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel vom 7. November 2007 (SR 725.116.21)
MIV	motorisierter Individualverkehr
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
NAFG	Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016 (SR 725.13)
NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966 (SR 451)
OIK	Oberingenieurkreis des Tiefbauamts des Kantons Bern
ÖV	öffentlicher Verkehr
PA	Projektausschuss
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PAVV	Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr vom 20. Dezember 2019 (SR 725.116.214)
PFV	Planungsfinanzierungsverordnung des Kantons Bern vom 10.06.1998 (BSG 706.111)
P+R	Park and Ride
RAK	regionales Angebotskonzept
RGSK	regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (SR 700)
RPV	Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
RRB	Regierungsratsbeschluss
SARZ	Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit
SG	Strassengesetz des Kantons Bern vom 04.06.2008 (BSG 732.11)
SNP	Strassennetzplan

STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
SVV	Sachplan Veloverkehr
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
TBA-DLZ	Abteilung Dienstleistungszentrum des Tiefbauamts
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VIV	verkehrsintensive Vorhaben
V+S	Verkehr und Siedlung