



RGSK 2029 und AP 6

Erläuterungsbericht zu den zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben gemäss RRB 350/2026 vom 22.4.2026

Impressum

Projektausschuss

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

Christian Aebi, Co-Vorsitz, Vorsteher Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Beatrice Aebi, Vorsteherin Abteilung Orts- und Regionalplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Sebastian Friess, Vorsteher Amt für Wirtschaft

Ulrich Nyffenegger, Vorsteher Amt für Umwelt und Energie

Lia Schürmann, Generalsekretariat Finanzdirektion

Stefan Studer, Vorsteher Tiefbauamt

Daniel Wachter, Vorsteher Amt für Gemeinden und Raumordnung

Projektbüro (Autorenschaft)

Matthias Fischer, Co-Leitung, stv. Vorsteher Abteilung Kantonsplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Fiona Gilgen, Co-Leitung, Vorsteherin Abteilung Verkehrskoordination, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Marius Ackermann, Projektleiter, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Kai Kattau, Leiter Fachstelle Planungen Dienstleistungszentrum, Tiefbauamt

Datum: 19. Mai 2026

Inhalt

Überblick Aufträge gemäss Vorgaben (RRB 350/2026)	3
Erläuterungen	5
1 Erläuterungen der inhaltlichen Aufträge im Bereich Siedlung	5
1.1 Regionale Wohnschwerpunkte, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	5
1.2 Regionale Arbeitsschwerpunkte	5
1.3 Regionale Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen	6
1.4 Regionale Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten	7
1.5 Regionale Vorranggebiete Siedlungserweiterung Übrige	8
1.6 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten: Zu erfüllende Minimalanforderungen pro Koordinationsstand	9
1.7 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung: Präzisierungen der Anforderungen bei Beanspruchung von Fruchtfolgefächern FFF	10
1.8 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten: Präzisierung der Anforderungen an ÖV- Erschliessungsgüte	11
1.9 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten: Präzisierung der Anforderungen an die Einhaltung der Belastbarkeiten (Luft)	11
1.10 Verkehrsintensive Vorhaben ViV	12
2 Erläuterung der inhaltlichen Aufträge im Bereich Verkehr	13
2.1 Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums	13
2.2 Verkehrsmanagement	13
2.3 Fuss- und Veloverkehr	14
2.4 Öffentlicher Verkehr	14
2.5 Güterverkehr und Logistik	15
2.6 Verkehrsdrehscheiben	16
3 Nationale sowie kantonale Grundlagen und Instrumente	16
3.1 Nationale Grundlagen im Bereich Verkehr	16
3.2 Kantonale Grundlagen und Instrumente	18
4 Formelle Minimalanforderungen an das RGSK 2029 und das AP 6	22
4.1 Dossier RGSK 2029	22
4.2 Dossier AP 6	23
4.3 RGSK-Portal und Massnahmenmanagement	23
4.4 Massnahmenkategorien	24
4.5 Massnahmennummerierung und -titel	28
4.6 Massnahmenblätter Verkehrsstudien	28
4.7 Umsetzungsprioritäten von RGSK-Massnahmen vs. Umsetzungshorizont von AP- Massnahmen	29
4.8 Koordinationsstand von RGSK-Massnahmen	29
4.9 Muster-Massnahmenblätter RGSK 2029 und AP 6	30
Abkürzungsverzeichnis	31

Überblick Aufträge gemäss Vorgaben (RRB 350/2026)

M-Kategorie	Inhaltlicher Auftrag	Erläuterungen in Kapitel
S-SW / S-UV / S-SÜ	Regionale Wohnschwerpunkte sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete überprüfen und bei Bedarf ergänzen.	1.1
S-SA / S-SÜ	Regionale Arbeitsschwerpunkte überprüfen und bei Bedarf ergänzen. Prioritäre Gebiete ermitteln und für die Aufnahme in den kantonalen Richtplan beantragen.	1.2
S-VW	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen weiterentwickeln.	1.3 / 1.6 / 1.7 / 1.8 / 1.9
S-VA	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten weiterentwickeln. Prioritäre Gebiete ermitteln und bei Bedarf die Aufnahme in den kantonalen Richtplan beantragen.	1.4 / 1.6 / 1.7 / 1.8 / 1.9
S-VÜ	Übrige Vorranggebiete Siedlungserweiterungen weiterentwickeln.	1.5 / 1.6 / 1.7 / 1.8 / 1.9
S-VIV	Regionale VIV-Standorte überprüfen und bei Bedarf ergänzen.	1.10
MIV ÖV	Die Abstimmung mit nationalen Verkehrsplanungen (insbesondere Sachplan Verkehr, STEP-Nationalstrassen und STEP-Schiene) ist sicherzustellen.	3.1
MIV-Auf	Bei der Begründung und Ableitung notwendiger Strassenbaumassnahmen sind die Ziele des kantonalen Richtplans und der Gesamtmobilitätsstrategie (GMS) zu berücksichtigen.	3.2
MIV-Auf	Die Unfallsschwerpunkte sowie der Sanierungsstand sind darzustellen. Hierzu wird das TBA-DLZ den Regionen die aktuellen Unfallschwerpunkte gemäss VSS-Norm auf National-, Kantons- und Gemeindestrassen liefern.	3.2
NM-VM	Auf Grundlage eines Verkehrsmanagementkonzeptes sind in den Agglomerationen die für eine bessere Abwicklung und Lenkung des Gesamtverkehrs relevanten Schlüsselstellen des Strassennetzes zu bezeichnen.	2.2
NM-VM	Auf Grundlage des Verkehrsmanagementkonzeptes sind ggf. prioritäre Verkehrsmanagementmassnahmen in den Agglomerationen festzulegen. Der Beitrag zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems und die Auswirkungen auf den Modalsplit sind zu erläutern.	2.2
FVV-V	Prüfung Umsetzungsstand der kommunalen Velowegnetzplanung KVNP 27 und allfällige Nachholung der behördenverbindlichen Festlegung von kommunalen Velowegnetzen im Rahmen der RGSK 2029.	3.2
FVV-V	Auf Grundlage der behördenverbindlichen Velowegnetzplanung sind ggf. Velowegmassnahmen zur Schliessung vorhandener Netzlücken	2.3

	zu bezeichnen. In zweiter Priorität sind ggf. Velowegmassnahmen zur Schwachstellenbeseitigung zu definieren.	
FVV-V	Auf Grundlage der durchgeführten Korridorstudien sind ggf. Massnahmen zur Realisierung der Velobahnen zu bezeichnen.	2.3
FVV-F	Prüfung Umsetzungsstand der kommunalen Fusswegnetzplanung KFNP und allfällige Nachholung der Festlegung von kommunalen Fusswegnetzen im Rahmen der RGSK 2029.	3.2
KM-BR	Die Standorte für Anlagen der kombinierten Mobilität sind zu überprüfen und es sind bedarfsabhängig Massnahmen für neue oder die Erweiterung der bestehenden Anlagen abzuleiten. Insbesondere sind die B+R-Anlagen aus dem SVN 27 in das RGSK aufzunehmen.	3.2
Diverse	Überprüfung und Lösungsfindung Schwachstellen des strassengebundenen ÖV.	2.4
ÖV-E	Prüfung möglicher Massnahmen zur ÖV-Elektrifizierung.	2.4
WV-CL	Thema City-Hubs , bzw. City-Logistik in den RGSK und AP gemäss individuellem Pflichtenheft bearbeiten.	2.5
KM-VD	Weiterentwicklung Konzept, Typisierung, Priorisierung und Umsetzung von Verkehrsdrehscheiben.	2.6

Im Rahmen des individuellen Pflichtenheft wird mit jeder Region im Detail festgelegt, ob und in welchem Ausmass die aufgeführten Aufträge im Rahmen der RGSK 2029 / AP 6 zu behandeln sind.

Erläuterungen

1 Erläuterungen der inhaltlichen Aufträge im Bereich Siedlung

1.1 Regionale Wohnschwerpunkte, 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 regionalen Wohnschwerpunkten sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten wurden bereits mit den Vorgaben RGSK 2016, RGSK 2021 und RGSK 2025 verbindlich festgelegt. Damit die in den RGSK bezeichneten Gebiete auf kommunaler Ebene auch umgesetzt werden, unterstützt die Region die Gemeinden mit geeigneten Massnahmen (z.B. Beratungs- und Kommunikationsmassnahmen bzgl. Innentwicklung und Baulandmobilisierung).

Auftrag: Die in den RGSK 2025 bezeichneten **regionalen Wohnschwerpunkte** 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. Diese Anträge wird der Kanton im Rahmen der Erstellung der kantonalen Synthese RGSK 2029 / AP 6. Generation prüfen.

1.2 Regionale Arbeitsschwerpunkte

Aus regionaler Sicht sind die grösseren Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung im Bereich Arbeiten in den bereits bestehenden rechtskräftigen Arbeitszonen zu bezeichnen. Die Kriterien für die Festlegung von regionalen Arbeitsschwerpunkten wurden bereits mit den Vorgaben RGSK 2016, RGSK 2021 und RGSK 2025 verbindlich festgelegt. Damit die in den RGSK bezeichneten Arbeitsschwerpunkte auf kommunaler Ebene auch umgesetzt werden, unterstützt die Region die Gemeinden mit geeigneten Massnahmen (z.B. Beratungs- und Kommunikationsmassnahmen bzgl. Innentwicklung und Baulandmobilisierung).

Auftrag: Die in den RGSK 2025 bezeichneten **regionalen Arbeitsschwerpunkte** sind auf ihre Aktualität hin zu überprüfen und bei Bedarf zu ergänzen. Arbeitsschwerpunkte von potenziell kantonalem Interesse können beim Kanton zur Aufnahme in den kantonalen Richtplan beantragt werden. Dazu ist das kantonale Amt für Wirtschaft (sowie allenfalls die regionale Standortförderung und lokale Wirtschaftsvertretungen) im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2029 miteinzubeziehen. Allfällige eingegebene Anträge wird der Kanton im Rahmen der Erstellung der kantonalen Synthese RGSK 2029 / AP6 prüfen.

1.3 Regionale Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen

Gemäss dem kantonalen Richtplan müssen Einzonungen von Flächen ab einer Grösse von zwei Hektaren zum Zwecke Wohnen überkommunal abgestimmt werden und im RGSK in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen mit Koordinationsstand Festsetzung verankert sein. Dasselbe gilt bei der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen, sofern das kantonale Ziel gemäss Art. 11f BauV nicht anderweitig nachgewiesen werden kann.

Für die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen im RGSK sind die folgenden **Anforderungen** zum häuslichen Umgang mit dem Boden und zur Erschliessungsqualität zu erfüllen:

- Vorranggebiete Siedlungserweiterungen Wohnen liegen in der Regel in den Urbanen Kerngebieten der Zentrumsstufen 1 bis 4, respektive in den Raumtypen «Urbane Kerngebiete» sowie «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» gemäss kantonaalem Richtplan.
- Sie weisen eine Mindestgrösse von einer Hektare auf. In begründeten Einzelfällen kann von der Mindestgrösse abgewichen werden.
- 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 Wohnen 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-Erschliessung 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, die Umwelt und die Gesundheit (u. a. Luftverschmutzung und Lärmbelastung) zu prüfen. Falls diese verkehrstechnische und/oder bauliche Massnahmen bedingen, so sind die entsprechenden Massnahmen im RGSK aufzuzeigen und die Abhängigkeiten der entsprechenden Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen in den Massnahmenblättern zu vermerken.
- Für eine klimagerechte Siedlungsentwicklung ist bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen beispielsweise das Potenzial von Kaltluftentstehungs- und Kaltluftströmungsgebieten, sowie Grün- und Freiflächen auf Basis der kantonalen Klimakarte (Klimaanalysekarte) gemäss der Arbeitshilfe «Klimaangepasste Siedlungsstruktur» (Massnahmentabelle 4.3) zu prüfen. Die Region ist dabei frei, eine adäquate Flughöhe zu berücksichtigen und den Fokus auf zweckmässige übergeordnete Massnahmen zu legen.
- Die Schnittstellen zu den (kommunalen) Energierichtplänen und zur sicheren Versorgung mit erneuerbarer einheimischer Energie sind gemäss kantonaler Energiestrategie zu berücksichtigen.

Um Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen 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 sind im Kapitel 1.6 aufgeführt.

Neben der stufengerechten Interessenabwägung der einzelnen Gebiete aus regionaler Sicht ist insbesondere dem Schutz der Fruchtfolgefleichen (FFF) Rechnung zu tragen. Bei der Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen gelten die Anforderungen gemäss Kapitel 1.7.

Auftrag: Die in den RGSK 2025 bezeichneten **Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen** mit Koordinationsständen Vororientierung oder Zwischenergebnis können bei ausgewiesenem Bedarf – gestützt auf eine zwingend vorzunehmende Interessenabwägung – zum Koordinationsstand Festsetzung weiterentwickelt werden. Neue Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen sind äusserst zurückhaltend und nur bei ausgewiesenem Bedarf ins RGSK aufzunehmen.

1.4 Regionale Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten

Gemäss dem kantonalen Richtplan und der Arbeitszonenbewirtschaftung müssen Einzonungen von regionaler Bedeutung überkommunal abgestimmt sein und in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung verankert sein. Dies gilt auch für die Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen, sofern es sich nicht um eine massvolle Erweiterung für bestehende Betriebe oder um ein ausserhalb des Einzugsgebiets des öffentlichen Verkehrs standortgebundenes störendes Vorhaben gemäss Art. 11d BauV handelt.

Für die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten im RGSK sind die folgenden **Anforderungen** zum haushälterischen Umgang mit dem Boden und zur Erschliessungsqualität zu erfüllen:

- Vorranggebiete Siedlungserweiterungen 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. 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 Arbeiten festzulegen, die Bezug nehmen auf das bauliche Umfeld, die Lage und Zentralität der Standortgemeinde.
- Erforderlich ist eine gute ÖV-Erschliessung gemäss Vorgaben des kantonalen Richtplans, respektive der kantonalen Bauverordnung sowie eine gute Einbindung in das übergeordnete ÖV-, Fuss- und Velowegnetz. Wird eine gute ÖV-Erschliessung 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, die Umwelt und die Gesundheit (u. a. Luftverschmutzung und Lärmbelastung) zu prüfen. Falls diese verkehrstechnische und/oder bauliche Massnahmen bedingen, so sind die entsprechenden Massnahmen im RGSK aufzuzeigen und die Abhängigkeiten der entsprechenden Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen in den Massnahmenblättern zu vermerken.
- Für eine klimagerechte Siedlungsentwicklung ist bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten beispielsweise das Potenzial von Kaltluftentstehungs- und Kaltluftströmungsgebieten, sowie Grün- und Freiflächen auf Basis der kantonalen Klimakarte (Klimaanalysekarte) gemäss der Arbeitshilfe «Klimaangepasste Siedlungsstruktur» (Massnahmentabelle 4.3) zu prüfen. Die Region ist dabei frei, eine adäquate Flughöhe zu berücksichtigen und den Fokus auf zweckmässige übergeordnete Massnahmen zu legen.

- Die Schnittstellen zu den (kommunalen) Energierichtplänen und zur sicheren Versorgung mit erneuerbarer einheimischer Energie sind gemäss kantonaler Energiestrategie zu berücksichtigen.

Um Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Arbeiten 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 Arbeiten sind im Anhang 1.6 aufgeführt.

Neben der stufengerechten Interessenabwägung der einzelnen Gebiete aus regionaler Sicht ist insbesondere dem Schutz der Fruchtfolgefleichen (FFF) Rechnung zu tragen. Bei der Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen gelten die Anforderungen gemäss Kapitel 1.7.

Auftrag: Die in den RGSK 2025 bezeichneten **Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten** mit Koordinationsständen Vororientierung oder Zwischenergebnis können bei ausgewiesenem Bedarf – gestützt auf eine zwingend vorzunehmende Interessenabwägung – zum Koordinationsstand Festsetzung weiterentwickelt werden. Neue Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten sind äusserst zurückhaltend und nur bei ausgewiesenem Bedarf ins RGSK aufzunehmen.

Regionale Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten von potenziellem kantonalem Interesse können beim Kanton zur Aufnahme in den kantonalen Richtplan beantragt werden. Dazu ist das Amt für Wirtschaft (sowie allenfalls die regionale Standortförderung und lokale Wirtschaftsvertretungen) im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2029 miteinzubeziehen. Allfällige Anträge wird der Kanton im Rahmen der Erstellung der kantonalen Synthese RGSK 2029 / AP6 prüfen.

1.5 Regionale Vorranggebiete Siedlungserweiterung Übrige

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

Auftrag: Bei ausgewiesenem Bedarf können die Regionen **Vorranggebiete Siedlungserweiterungen Übrige** für weitere Nutzungen (z. B. Sportstätten, Freizeit, Tourismus etc.) im RGSK bezeichnen.

1.6 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten: Zu erfüllende Minimalanforderungen pro Koordinationsstand

Kriterien	Koordinationsstand		
	Vororientierung „Idee“	Zwischenergebnis „Einigkeit über Vorgehen vorhanden“	Festsetzung „Erfolgte räumliche Interessenabwägung“
Perimeter (inkl. Fläche)	Fakultativ	Zwingend	Zwingend
ÖV-Erschliessungsgüte EGK <i>(s. auch Präzisierung in 1.8)</i>	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 <i>(s. auch Präzisierung 1.9)</i>	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

Kriterien	Koordinationsstand		
	Vororientierung „Idee“	Zwischenergebnis „Einigkeit über Vorgehen vorhanden“	Festsetzung „Erfolgte räumliche Interessenabwägung“
Kulturland und Fruchtfolgeflächen <i>(s. auch Präzisierung in 1.7)</i>	Hinweis auf Konflikt	Hinweis auf Konflikt	Standortnachweis aus regionaler Sicht mit Interessenabwägung und Prüfung von Alternativstandorten
Klimaerwärmung / Klimakarte	Hinweis auf Konflikt	Hinweis auf Konflikt	Interessenabwägung / Nachweis der angemessenen Berücksichtigung

1.7 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung: Präzisierungen der Anforderungen bei Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen FFF

In den RGSK 2029 sind Vorranggebiete Siedlungserweiterungen aus den RGSK 2025 planerisch weiterzuentwickeln oder – bei ausgewiesenem Bedarf und äusserst zurückhaltend – neue aufzunehmen. Betreffen sie Fruchtfolgeflächen (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.

Massgebend sind in Bezug auf die Beanspruchung von 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_01, A_05 und A_06).

Die Festsetzung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung auf Flächen aus dem kantonalen Inventar FFF setzt voraus, dass die entsprechenden Nachweise gemäss Arbeitshilfe «Umgang mit Kulturland in der Raumplanung» erbracht worden sind:

- Mit einem **Standortnachweis** aus regionaler Sicht wird nachgewiesen, dass der angestrebte Zweck ohne die Beanspruchung von FFF nicht sinnvoll erreicht werden kann. Dieser Nachweis ist gemäss Art. 11b Abs. 3 BauV in jedem Fall durch eine umfassende **Interessenabwägung** und die **Prüfung von Alternativen** zu erbringen. Dabei gelten folgende Prioritäten:
 - Prüfung bestehende Standorte: Ersatz, Aufstockung bestehender Bauten, Neuorganisation von Betrieben, Änderung Erschliessung und Parkierung, etc.
 - Prüfung innerhalb der Bauzone: Unbebaute Parzellen, ungenutzte Gebäude, etc.
 - Prüfung von Erweiterungen: prioritär auf Kulturland und sekundär auf FFF.
 - Prüfung von neuen Standorten: prioritär auf Kulturland und sekundär auf FFF.
 Der Standortnachweis ist überkommunal vorzunehmen, kann sich allerdings auf einzelne Teilgebiete der Region (z. B. Subregion oder Agglomerationsperimeter) beschränken.
- Ein **wichtiges kantonales Ziel** gemäss Art. 11f BauV ist mit der Siedlungsentwicklung in den prioritären Siedlungsentwicklungsgebieten (bspw. Vorranggebiete Siedlungsentwicklung gemäss RGSK) gegeben.

- Bezüglich der **optimalen Nutzung** ist die minimale ÖV-Erschliessungsgüteklasse gemäss Art. 11d BauV nachgewiesen. Zudem sind erste Aussagen zur kompakten bzw. flächensparenden Anordnung und zur besonders hohen Nutzungsdichte erforderlich.

Die nachvollziehbaren Ergebnisse aller Nachweise sind zur kantonalen Vorprüfung, respektive Genehmigung in Form eines Erläuterungsberichts einzureichen (mit Kartenausschnitten 1:25'000, in welchen 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.

1.8 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten: Präzisierung der Anforderungen an ÖV- Erschliessungsgüte

Die in Kapitel 1.6 aufgeführten Minimalanforderungen an die ÖV- Erschliessungsgüte bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten werden 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, Linienführung, Taktverdichtung, grobe Berücksichtigung von Wendenmöglichkeiten 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 vorgeschlagene ÖV-Erschliessung als sinnvoll ein und geht von einem längerfristigen Bestand aus. Der Standort von notwendigen Infrastrukturen muss klar definiert, aber noch nicht umgesetzt sein.

1.9 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten: Präzisierung der Anforderungen an die Einhaltung der Belastbarkeiten (Luft)

Es gibt sehr stark belastete Verkehrsachsen, an denen die Immissionsgrenzwerte trotz der bis 2030 prognostizierten deutlichen Verbesserungen bei den Emissionsfaktoren lokal nicht eingehalten werden oder bei denen aufgrund der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Überschreitungen zu erwarten sind.

Bei der in Kapitel 7.1.6 aufgeführten Prüfung der lokalen Belastbarkeiten (Luft) von Strassen bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung ist aus Sicht der Luftreinhaltung eine Beurteilung vorzunehmen. Hierzu stellt das AUE die Arbeits-

hilfe „Bestimmung der lokalen Belastbarkeiten“ zum Herunterladen bereit. Basis ist der Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015/2030 im Kanton Bern.

Primär sind der Beurteilung Richt- und Nutzungsplanungen mit verkehrlichen Auswirkungen in den kantonalen Zentren Bern, Biel, Thun oder deren Agglomerationen unterstellt, sowie in Baubewilligungsverfahren verkehrsintensive Vorhaben, sofern die Überprüfung nicht bereits im Rahmen der Nutzungsplanung erfolgt ist.

Ergibt eine Beurteilung, dass die Immissionsgrenzwerte an sehr stark belasteten Verkehrsachsen nicht eingehalten werden können, sind stufengerechte Massnahmen zur verträglichen Verkehrsentwicklung zu treffen (z.B. sind in der Planung im Rahmen der raumplanerischen Interessenabwägung die Nutzungsmöglichkeiten anzupassen, Gestaltungs- und Betriebskonzepte oder der Modalsplit zu optimieren).

1.10 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 oder eine wesentliche Änderung eines bestehenden ViV aus dem RGSK 2025 setzt voraus, dass der Standort gemäss den geltenden Rahmenbedingungen (Planungsgrundsätze 1-6, Massnahmenblatt B_02 des kantonalen Richtplans) überprüft und im RGSK 2029 festgesetzt wird. Eine ViV-relevante Änderung der Nutzungsplanung kann erst genehmigt bzw. eine entsprechende Baubewilligung erst erteilt werden, wenn der entsprechende ViV-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.

Auftrag: Es ist zu prüfen, ob im RGSK 2029 allfällige neue regionale ViV-Standorte aufzunehmen sind oder bestehende regionale ViV-Standorte, die einen Handlungsbedarf aufweisen, überprüft werden müssen. In beiden Fällen ist eine Interessenabwägung mit Nachweisen zu den Planungsgrundsätzen gemäss den Vorgaben des Massnahmenblattes B_02 des kantonalen Richtplans durchzuführen. Für bestehende wie für neue ViV-Standorte ist eine Obergrenze der zulässigen Fahrten festzulegen sowie der Perimeter des ViV-Standorts zu bezeichnen.

2 Erläuterung der inhaltlichen Aufträge im Bereich Verkehr

2.1 Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums

Der Verkehr soll möglichst siedlungs- und umweltverträglich gestaltet werden, etwa durch siedlungsorientierte Strassenraumgestaltungen oder mit Massnahmen zur Förderung der Koexistenz auf verkehrorientierten Strassen. Der Durchgangsverkehr soll so weit wie möglich von Wohnquartieren ferngehalten und der Verkehr auf dem jeweils vorgelagerten Netz kanalisiert werden. Bei der Gestaltung von Strassenräumen sollen die angrenzenden Räume mitberücksichtigt werden, es sollen bei Bedarf lärmindernde Oberflächen sowie hitzemindernde und die Aufenthaltsqualität erhöhende Gestaltungselemente genutzt werden. Die Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums haben in der Regel einen multimodalen Charakter und Nutzen. Ziel ist die Aufwertung des öffentlichen Raums zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs. Ein wichtiger Schwerpunkt liegt zudem auf der sicheren, direkten und zumutbaren Gestaltung der Schulwege.

Die notwendigen Verkehrsmassnahmen müssen dazu beitragen, die Ziele des kantonalen Richtplans und der GMS zu erreichen.

Ein wichtiges Ziel beim Ausgestalten von Strassen stellt die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden dar. Verkehrssicherheitsdefizite werden gezielt behoben. Hierzu gehören z. B. die Sanierungen von Unfallschwerpunkten. Ebenso bedeutend ist die Behebung von Schwachstellen beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr (vgl. Kapitel 2.4).

2.2 Verkehrsmanagement

Der Kanton Bern nutzt die bestehende Infrastruktur optimal. Das bedeutet, dass Verkehrsmanagement-Lösungen vor einem Kapazitätsausbau realisiert werden sollen. Mit einem regional abgestimmten Verkehrsmanagement können die verträgliche Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmenden (MIV, ÖV und FVV) in den Agglomerationen verbessert und der Verkehr gelenkt werden. Die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes wird optimiert. Die Reisezeiten sollen versterktigt und die Zuverlässigkeit des ÖV-Fahrplans verbessert werden.

Der Kanton Bern verfolgt mit regional abgestimmten Verkehrsmanagement mehrere Ziele. Die effiziente Auslastung der vorhandenen Infrastruktur hat Priorität vor Neu- und Ausbauten. Ortskerne sollen vor Überlastung geschützt werden. VM-Massnahmen berücksichtigen die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs und der daran hängenden Transportketten gleichberechtigt. Der öffentliche Verkehr hat Priorität. Damit der Fahrplan eingehalten wird, sollen Busse wo möglich bevorzugt werden (z. B. Busspur, eigenes Trasse, Priorisierung mittels Lichtsignalanlage an Verkehrsknoten). Zudem soll der Autoverkehr auf den Hauptachsen (Nationalstrassen, Kantonsstrassen, wichtige Gemeindestrassen) fliessen. Damit kann Schleichverkehr auf das nachgelagerte Strassennetz verhindert werden.

Damit die kantonalen Ziele erreicht werden können, sind die wichtigsten Mängel und Konflikte, welche aus einer zu hohen MIV-Belastung resultieren, im Handlungsbedarf aufzuzeigen. Wo zweckmässig, sind auf Grundlage eines Verkehrsmanagementkonzeptes zudem die für eine bessere Abwicklung und Lenkung des Gesamtverkehrs relevanten Schlüsselstellen des Strassennetzes zu bezeichnen. Zudem ist die Koordination zwischen verschiedenen Netzbetrieben nachvollziehbar aufzuzeigen.

Es ist zudem aufzuzeigen, welchen Beitrag eine Verkehrsmanagementmassnahme zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems in der Agglomeration leistet.

2.3 Fuss- und Veloverkehr

Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) gewinnt weiter an Bedeutung. Einzelne kleinräumige Massnahmen im Bereich FVV haben in ihrer Gesamtheit eine hohe Bedeutung für die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems.

Veloverkehr

Der Veloverkehr wird mit dem Ziel weiterentwickelt, das Velofahren für alle Menschen in jedem Alter im gesamten Kantonsgebiet attraktiv und sicher zu machen. Auf Basis der festgelegten Velowegnetze (Sachplan Velowegnetz 27) sollen durchgängige Veloverbindungen realisiert werden. Die Schliessung von Netzlücken hat dabei Priorität vor der Beseitigung von Schwachstellen im bereits vorhandenen Velowegnetz.

Die Umsetzung von unterbruchsfreien und vortrittsberechtigten Velobahnen für den Veloalltagsverkehr trägt dabei zur Zielerreichung bei. Mit durchgängigen Velobahnen kann die Bündelung des Veloverkehrs auf attraktiven Velowegen erreicht werden. Insbesondere die Veloverbindungen von Agglomerationsgemeinden zu den Kernstädten bzw. zu anderen Agglomerationsgemeinden sollen vorrangig umgesetzt werden. Grundlage für die Festlegung notwendiger Velowegmassnahmen sind die Ergebnisse der Velobahnkorridorstudien des kantonalen Tiefbauamtes.

Zu einem zeitgemässen Veloverkehrssystem gehören auch geeignete Veloabstellanlagen an den Quell-, Ziel- und Umsteigeorten. Auf Basis des SVN 27 sind, insbesondere in den Agglomerationen, die bestehenden B+R-Anlagen zu überprüfen und bei Bedarf zu erweitern und zu ergänzen.

Fussverkehr

Der Bund hat mit der Revision des Bundesgesetzes über die Fuss- und Wanderwege (FWG) die Bedeutung der Fusswegnetzplanung im Jahr 2023 bestätigt. Der Kanton hat die Aufgabe der Fusswegnetzplanung an die Gemeinden delegiert. Die Aufgabe der Wanderwegnetzplanung hat der Kanton bereits im Jahr 2012 mit dem Sachplan Wanderrouthenetz erfüllt. Die letzte Aktualisierung erfolgte im September 2023.

Für Gemeinden, bei welchen noch keine behördenverbindlichen Fusswegnetzplanungen vorliegen, können die Regionen die Aufgabe im Rahmen der RGSK 29 nachholen und gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden für die planerische Grundlage der Fusswegnetze sorgen. Hierzu ist zunächst der Umsetzungsstand der kommunalen Fusswegnetzplanung KFNP zum Ende des Jahres 2025 zu überprüfen und eine allfällige Nachholung der kommunalen Fusswegnetzplanung im Rahmen der RGSK 29 anzustreben.

2.4 Öffentlicher Verkehr

Angebotsmassnahmen im Zusammenhang mit Siedlungsentwicklungen

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.

Die Angebotsmassnahmen aus den RAK 2027-2030 werden in den RGSK 2029 / AP 6 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.

Schwachstellen strassengebundener ÖV

Wie bereits in früheren RGSK sollen im RGSK 2029 / AP 6 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.

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.

ÖV-Elektrifizierung

Um die Klimaziele des Bundes und des Kantons Bern zu erreichen, leistet die Elektrifizierung im ÖV einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätswende. Sie dient der Reduktion von Treibhausgas- und Schadstoffemissionen, der Verringerung des Lärm- und Energieverbrauchs, sowie der Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des ÖV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, besonders in dichten Agglomerationsräumen und zunehmend auch in ländlichen Gebieten. Die Buslinien in den Regionen sollen hierfür schrittweise auf Elektromobilität umgestellt werden. Die Elektrifizierung umfasst den Ersatz der bestehenden, fossil betriebenen Fahrzeugflotten durch elektrisch betriebene Busse sowie die Anpassung der betrieblichen Abläufe an den Einsatz von Elektrofahrzeugen. Dafür sind der Aufbau und die Erweiterung von Ladeinfrastrukturen erforderlich, ebenso wie Anpassungen an Stromversorgung und Netzanbindung.

Der Kanton (AÖV) prüft gemeinsam mit den Transportunternehmen in den RGSK 2029 / AP 6 mögliche Massnahmen zur ÖV-Elektrifizierung. Die vorgesehenen Linien, Fahrzeuge sowie die damit zusammenhängende Infrastrukturanpassung (z.B. Depotladestationen) sind festgelegt und die strategischen Ausbauschritte geklärt und räumlich abgestimmt. Der Kanton erfasst allfällige Massnahmen und liefert den Regionen die notwendigen Informationen.

2.5 Güterverkehr und Logistik

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 Unter-

nehmen und Haushalten mit Gütern gewährleisten. Infrastrukturmassnahmen in diesem Bereich sollen zu einem effizienten Gesamtverkehrssystem in den Agglomerationen beitragen und insbesondere eine siedlungsverträgliche Abwicklung der Logistik ermöglichen.

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

2.6 Verkehrsdrehscheiben

Um die Grundsätze der Versorgungsqualität für den Personenverkehr in einem effizienten Gesamtverkehrssystem zu erreichen, sind Verkehrsdrehscheiben eine zentrale Voraussetzung. Die Gesamtmobilitätsstrategie 2022 legt basierend auf dem kantonalen Richtplan die strategischen Grundsätze betreffend Verkehrsdrehscheiben auf kantonaler Ebene fest. Der Kanton Bern definiert Verkehrsdrehscheiben (VDS) als Anlagen zur effizienteren und verträglichen Gestaltung des Verkehrs bzw. der Mobilität und zur Verkehrsreduzierung. Für den effizienten Betrieb der Verkehrsnetze und für die optimale Abstimmung mit den räumlichen Strukturen, sind Lage und Anordnung sowie Gestaltung der Verkehrsdrehscheiben entscheidend. Verkehrsdrehscheiben ermöglichen den effektiven Umstieg zwischen den Verkehrsträgern. Dabei soll der Umstieg auf flächenschonende, emissionsarme Verkehrsträger und –mittel möglichst nahe an der Quelle erfolgen. Neben klassischen ÖV-Umsteigeanlagen wie Bahn, Bus und Tram gehören auch P+R- und B+R-Anlagen sowie Sharing-, On-Demand- und digitale Vernetzungsangebote zu den potenziellen Elementen von Verkehrsdrehscheiben.

Im Rahmen der RGSK 2029 / AP 6 halten die Regionen die bestehenden und (weiter-) zu entwickelnden Verkehrsdrehscheiben (VDS) fest und typisieren diese – falls nicht bereits im Rahmen der RGSK 2025 / AP 5 erfolgt – gemäss kantonalem Merkblatt "Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern". Die Regionen nehmen betreffend VDS eine begründete Priorisierung vor. Sie zeigen die Ist-Situation und erwünschte künftige Entwicklung der VDS auf, prüfen die VDS auf Weiterentwicklungspotenzial und definieren Umsetzungsziele und Strategien für die zu entwickelnden VDS. Daraus leiten die Regionen Massnahmen ab und begründen diese mit den Zielsetzungen aus den Teilstrategien Verkehr und Siedlung. Zudem ist der Bezug zu weiteren Massnahmen wie FVV, ÖV oder P+R herzustellen, auch wenn diese den VDS nicht direkt zuzuordnen sind, diese jedoch unterstützen.

3 Nationale sowie kantonale Grundlagen und Instrumente

3.1 Nationale Grundlagen im Bereich Verkehr

Die nationalen Planungen sind für die Erarbeitung der RGSK als auch in hohem Masse für die Erarbeitung der AP beizuziehen. Es gilt, die Auswirkungen der nationalen Instrumente auf die Regionen resp. Agglomerationen aufzuzeigen und gegebenenfalls zu reagieren, beispielsweise in den für die AP6 benötigten Dokumentationsblättern. Dies betrifft insbesondere den Sachplan Verkehr, die STEP-Nationalstrassen und STEP-Schiene sowie die nationalen Gesetze und Verordnungen rund um die Agglomerationsprogramme.

Sachplan Verkehr und STEP Nationalstrassen und STEP Schiene

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, Schifffahrt, unterirdischer Gütertransport), die die Umsetzung garantieren. Der Teil Programm wurde im Jahr 2021 als «Mobilität und Raum 2050» beschlossen und stellt die langfristige, mit der Raumentwicklung abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems ins Zentrum. Die Teile Infrastruktur Schiene und Strasse sowie deren strategische Entwicklungsprogramme STEP Schiene und STEP Nationalstrassen sind für RGSK / AP relevant. Die in den nationalen Projekten von den Bundesstellen aufgezeigten Wirkungen der nationalen Massnahmen, auf das untergeordnete Strassennetz, sind bei der Überarbeitung der RGSK und Erstellung der AP zu berücksichtigen. Insbesondere sind die Schnittstellen zwischen den nationalen und den untergeordneten Netzen zu beschreiben und darzustellen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Realisierungszeiträume der STEP-Planungen bis zu 20 Jahre in der Zukunft liegen. Es ist der Zeitplan des Bundes der Vorlage «Verkehr 45» zu beachten.

NAFG, MinVG, MinVV, PAVV und RPAV

Für die Erarbeitung der AP6 sind diverse nationale Grundlagen relevant, die teilweise bereits in der 5. Generation der AP 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 NAF 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, bzw. Pakete mit Kleinmassnahmen 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) von August 2025 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.

3.2 Kantonale Grundlagen und Instrumente

Die kantonalen Planungen sind für die Erarbeitung der RGSK als auch in hohem Masse für die Erarbeitung der AP beizuziehen. Es gilt, die Auswirkungen der kantonalen Instrumente auf die Regionen resp. Agglomerationen aufzuzeigen und gegebenenfalls zu reagieren, beispielsweise Anträge zu Händen des kantonalen Richtplans oder der kantonalen Sachplanungen.

Kantonaler Richtplan

Ein gut funktionierendes, umweltverträgliches Verkehrssystem ist eine zentrale Standortqualität. Der Leitsatz «Das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort» bildet die Grundlage für die Planung und Abstimmung der Gesamtmobilität im Kanton Bern. Die strategische Ausrichtung beinhaltet die koordinierte Gesamtmobilität, die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, den wesensgerechten Ausbau der Verkehrssysteme und koordinierte Anwendung der dafür notwendigen Planungsinstrumente. Die Strategie des Kantons enthält 62 konkrete Zielsetzungen und im Bereich Verkehr 11 übergeordnete Massnahmen. Die RGSK sollen dazu beitragen die Ziele des Kantons zu erreichen und die prioritären Massnahmen umzusetzen.

Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern

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

Die Vision kann wie folgt zusammengefasst werden: Der Kanton Bern verfolgt eine auf alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen ausgerichtete Mobilitätspolitik: Alle Gemeinden sind gut und direkt erreichbar. Ein leistungsfähiges, sicheres und finanzierbares Gesamtverkehrssystem trägt zur gesellschaftlichen Entfaltung und wirtschaftlichen Entwicklung bei. Die digitale Vernetzung, der kombinierte Gebrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel und das vermehrte Teilen von Fahrzeugen erhöhen die Effizienz des Verkehrssystems. Im Jahr 2050 ist der Verkehr klimaneutral, verursacht möglichst geringe Luft-, Lärm- und Lichtbelastungen, führt zu möglichst geringen Beeinträchtigungen der Biodiversität und beansprucht möglichst wenig Boden.

Um die Realisierung der Vision eines nachhaltigen Mobilitätssystems zu erreichen, setzt der Kanton Bern eine 4V-Strategie um: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen.

- Vermeiden: Das Wachstum des Verkehrsaufkommens bringt zahlreiche Probleme mit sich wie eine reduzierte Sicherheit oder überlastete Verkehrsinfrastrukturen. Verkehr soll deshalb durch die Realisierung von Siedlungen der kurzen Wege und die Abstimmung von Verkehr und Siedlung möglichst vermieden werden.
- Verlagern: Der Verkehr soll möglichst auf flächensparende und umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden, um Überlastungen im urbanen Raum und Umweltbelastungen zu reduzieren. Weiter soll das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf von den Spitzenzeiten weg verlagert werden.

- **Verträglich gestalten:** Der Verkehr soll möglichst siedlungs- und umweltverträglich gestaltet werden, etwa durch siedlungsorientierte Strassenraumgestaltungen. Gleichzeitig muss die Verkehrspolitik auch finanziell für den Kanton verträglich sein.
- **Vernetzen:** Sowohl die «digitale Vernetzung» von Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastrukturen zur Optimierung des Mobilitätssystems als auch die «physische Vernetzung» in Form von attraktiven multimodalen Wegketten sollen verbessert werden. Die digitale Vernetzung ist Treiber der physischen Vernetzung. Sie ermöglicht nutzerfreundlichere und niederschwelligere Angebote und bringt damit neue Mobilitätsoptionen hervor. Gleichzeitig kommt der Vernetzung eine Querschnittfunktion zu, indem sie dabei hilft, die Stossrichtungen der anderen drei V's umzusetzen und die Mobilität insgesamt nachhaltiger zu machen.

Die Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern inkl. 4V-Strategie gilt als strategische Grundlage für die Erarbeitung der RGSK 2029 / AP6.

Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern GVM

Das aktuelle Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM BE 2019) steht seit März 2023 zur Verfügung. Das GVM bildet den Ist-Zustand aus dem Jahr 2019 sowie den Prognosezustand 2040 (Szenario «Basis» und Szenario «Moderat») ab. Die beiden Szenarien können – im Rahmen von konkreten Projektarbeiten – projektspezifisch angepasst werden. Beide Szenarien stützen sich auf das aktuelle mittlere Szenario der Bevölkerungsentwicklung des BFS sowie auf die entsprechenden Bevölkerungs-, Arbeits- und Ausbildungsplätze ab und gehen von einem veränderten Mobilitätsverhalten (Home-Office, Online-Einkauf, längerfristige Verteuerung MIV, Zunahme Velogeschwindigkeit) gemäss den Annahmen der Verkehrsperspektiven 2050 (VP 2050) aus. Das Szenario «Basis» geht davon aus, dass die «Mobilität pro Person» abnimmt; das Szenario «Moderat» stützt sich auf die Annahme, dass die «Mobilität pro Person» konstant bleibt.

Folgende Daten sind im GVM BE 2019 berücksichtigt:

- Ist-Zustand 2019: Struktur-, Netz-, Raum- und Verkehrsdaten inkl. Strassengüterverkehrsmatrize
- Prognosezustand 2040: Strukturdaten, Verkehrsangebot ÖV, Verkehrsangebot Strasse, Entwicklung Geschwindigkeit Velo, Entwicklung Aussenverkehr, Entwicklung Strassengüterverkehr und Mobilitätsraten. Dabei wurden die Verkehrsperspektiven 2050 vom Bund berücksichtigt. Ausserdem wurden bei der Verteilung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatz-/Erwerbstätigenwachstums neben Wohn- und Arbeitsschwerpunkten sowie unüberbauten Bauzonen neu auch Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete einbezogen. (In begründeten Fällen wurden zudem Vorranggebiete Siedlungserweiterungen berücksichtigt).

Zur Anwendung der Grundlagendaten: Mit dem GVM wird der Prognosezustand 2040 abgebildet. Im weiter unten folgenden Kapitel «Grundlagendaten» wird jedoch insbesondere für das AP der Prognosehorizont 2050 als relevant angegeben, denn das AP-Zukunftsbild hat gem. RPAV (2.3.3) einen Zeithorizont von rund 20 Jahren, ausgehend von der vorliegenden Generation abzubilden (Einreichung AP 6. Generation 2029 = 2050). Sofern das AP-Zukunftsbild angepasst wird, ist dies mit Blick auf 2050 zu machen. In diesem Fall ist mit Annahmen zu arbeiten.

Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern wird in den Jahren 2026/27 aktualisiert. Die fertigen Modellzustände stehen jedoch nicht rechtzeitig für die Erarbeitung der RGSK 2029 / AP 6. Generation zur Verfügung.

Strassennetzplan

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.

Priorität hat die Substanzerhaltung der bestehenden Strasseninfrastruktur. Vor einem allfälligen punktuellen Ausbau der Strassenkapazitäten sollen mit Verkehrsmanagementmassnahmen die Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten optimiert werden.

Der aktuelle SNP 2022–2037 wurde am 23. April 2025 durch den Regierungsrat angepasst und vom Grossen Rat am 1. September 2025 zur Kenntnis genommen. Das im SNP dargestellte Strassennetz ist die Grundlage für die Erarbeitung der RGSK 2029 / AP 6. Auf dem im SNP dargestellten Strassennetz 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.

Sachplan Velowegnetz

Eine weitere Grundlage für die RGSK und die AP ist der Sachplan Velowegnetz (SVN). Der SVN legt die Velowege mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und Velofreizeitverkehr fest. Er bezeichnet Korridore zur Prüfung von Velobahnen, in denen deren Linienführung festzulegen sind. Des Weiteren legt er Korridore fest, in denen die definitive Führung der Velohauptverbindungen (Alltagsnetz) zu klären ist. Ferner listet der Sachplan Netzlücken und Schwachstellen auf, die mit geeigneten Massnahmen zu schliessen sind. Der Sachplan Velowegnetz 2025 wurde vom Regierungsrat am 3. September 2025 erlassen. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen im Bereich Velowegnetzplanung, soll dem Regierungsrat bereits im Jahr 2027 ein SVN 27 zum Beschluss vorgelegt werden und damit eine aktuelle Grundlage für die RGSK 2029 / AP 6 geschaffen werden. Wesentliche Grundlage hierfür sind die regionalen Velowegnetzplanungen aus dem Jahr 2026.

Neben dem SVN 27 sind auch die übrigen Velowege der regionalen Velowegnetzplanung RVNP 26, die Velonebenverbindungen, von Bedeutung für die RGSK und die AP. Die Velonebenverbindungen ergänzen im Velowegnetz für den Alltag des Kantons die Velohauptverbindungen und Velobahnen (Velowege mit kantonaler Netzfunktion). Sollten bis Ende 2027 noch nicht alle erforderlichen Velonebenverbindungen in «Kommunalen Velowegnetzplänen (KVNP 27)» behördenverbindlich festgelegt worden sein, so können die Regionen dies für die Gemeinden im Rahmen der RGSK 2029 nachholen.

Kantonaler Angebotsbeschluss

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, beziehungsweise der ÖV-Bericht, 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.

In Kürze in Kraft sind der kantonale Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr 2027-2030 und der Investitionsrahmenkredit ÖV 2027-2030. Diese Beschlüsse stellen für die RGSK 2029 / AP 6 den Ist-Zustand dar.

Weitere Grundlagen

Weitere Grundlagen, Instrumente und Strategien (wie beispielsweise die Energiestrategie) sowie Ziele (beispielsweise das langfristige Ziel des Kantons Bern zur Dekarbonisierung des Verkehrs) sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Grundlagendaten

Die kantonalen Grundlagendaten in den Bereichen Verkehr und Erschliessung, Raumgliederung, Demographie und Siedlung sind für die Erarbeitung der AP und RGSK beizuziehen.

Der Kanton stellt den Regionen mit einem separaten Datenbank-Tool einheitliche Grundlagendaten für die RGSK 2029 und die AP 6 zur Verfügung.

Für die Belange der RGSK 2029 ist aus Sicht Kanton eine Aktualisierung der Grundlagendaten (Ist- und Sollzustand) nicht erforderlich. Sie soll nur dann in Betracht gezogen werden, wenn dies für die Herleitung des Handlungsbedarfs und der Massnahmen zwingend notwendig ist. Falls der Grundlagenteil im RGSK 2029 überarbeitet wird, sind für die Bevölkerungsentwicklung die regionalisierten Bevölkerungsszenarien des Kantons Bern (publiziert 2026) zu verwenden. Das für die Ermittlung der künftigen Bevölkerung anzuwendende Szenario gibt der Kanton im Laufe des Jahres 2027 den Regionen bekannt.

Für die Belange der AP 6 gelten die Anforderungen des Bundes. Wo der Ist-Zustand aktualisiert werden soll, gilt das Bezugsjahr 2024, nach Möglichkeit 2025. Wenn für dieses Jahr keine Daten verfügbar sind, sind die nächst aktuelleren Daten zu verwenden. Die Grundlagendaten zur Mobilität sowie die Annahmen zur zukünftigen Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung, respektive zur Mobilität stützten sich auf das GVM BE 2019. Für den Prognosehorizont ist vom Horizont 2050 auszugehen. Dazu ist das Szenario «Moderat» gemäss GVM 2019 zu verwenden.

Folgende Grundlagendaten werden zur Verfügung gestellt:

Raumgliederung

- Zuordnung Gemeinden zu Perimetern RGSK 2029 und AP 6. Generation
- Zuordnung Gemeinden zu Raumtypen (aggregiert, differenziert) und Zentralitäten

Demographie und Arbeit

- Ständige Wohnbevölkerung (Total und nach Altersklassen)
- Anzahl Beschäftigte und Vollzeitäquivalente (VZÄ) (Total und nach Wirtschaftssektoren)
- Anzahl erwerbstätige Personen

Erschliessung

- Ständige Wohnbevölkerung nach ÖV-Erschliessungsgüteklassen (ARE & Kanton Bern)
- Beschäftigte und VZÄ nach ÖV-Erschliessungsgüteklassen (ARE & Kanton Bern)
- Unüberbaute Bauzonen nach ÖV-Erschliessungsgüteklassen (ARE & Kanton Bern) und Hauptnutzungen
- ÖV- und MIV-Reisezeiten zum am schnellsten erreichbaren Zentrum / zur am schnellsten erreichbaren Agglomeration

Verkehr

Raumgliederung

- Anzahl Velos nach Zählstellen (Stadt Bern, Kanton Bern)
- Spezifische Auswertungen ausgehend von Quelle-Ziel-Beziehungen (Anzahl Wege zwischen zwei Gemeinden) sind für den Ist- und Prognosezustand mit Daten aus dem Gesamtverkehrsmo- dell des Kantons Bern (GVM BE 2019) möglich.

Siedlung

- Wohnbevölkerung in und ausserhalb von überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK)
- Wohnbevölkerung und Beschäftigte (= Raumnutzer) in überbauten WMK
- Raumnutzerdichte in überbauten WMK in ha (inkl. Richtwert nach Raumtyp)
- Annahmen zu zusätzlichen Raumnutzern (absolutes und relatives Wachstum in den nächsten 15 Jahren)
- Theoretischer Bedarf an Wohn-, Misch- und Kernzonen in ha
- Unüberbaute und überbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen in ha
- Unüberbaute Arbeitszonen in ha
- Innere Nutzungsreserven in überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen in ha

4 Formelle Minimalanforderungen an das RGSK 2029 und das AP 6

Für die Genehmigung der RGSK 2029 und AP 6 sind jeweils vollständige Dossiers beim AGR einzu- reichen. Die Form und die Anzahl (digital/physisch) der einzureichenden Exemplare wird den Regio- nen zu gegebener Zeit mitgeteilt.

4.1 Dossier RGSK 2029

Das Dossier RGSK 2029 besteht aus folgenden Teilen:

Teil	Inhalt jeweils für alle Teilbereiche Siedlung, Landschaft, Ver- kehr
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 2025 mit ggf. aktualisiertem Koordinationsstand sind zu übernehmen- Alle pendenten A-Massnahmen aus den Leistungsvereinba- rungen der AP 1-5*- Alle neuen Massnahmen aus dem AP 6
Karte	<ul style="list-style-type: none">- Die Karte ist behördenverbindlich
Geodaten	<ul style="list-style-type: none">- GIS Datenmodell
Zusatzberichte	<ul style="list-style-type: none">- Z.B. Bericht Interessenabwägung bei Vorranggebieten Sied- lungserweiterung Wohnen und Arbeiten
Beschluss des zuständigen regiona- len Gremiums	<ul style="list-style-type: none">- Mit der Genehmigungsversion einzureichen

* Alle AP A-Massnahmen mit Leistungsvereinbarung, die noch nicht umgesetzt sind, sind im Massnahmenband des RGSK 2029 aufzuführen. Damit diese pendenten A-Massnahmen mit Leistungsvereinbarung von den übr-

gen 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 5. Generation» einzufügen.

4.2 Dossier AP 6

Das Dossier AP 6 besteht aus folgenden Teilen:

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 5), mit Umsetzung 2028-2031 (<i>provisorisch</i>)– B-Massnahmen, mit Umsetzung zwischen 2032-2035 (<i>provisorisch</i>)– Dokumentationsblätter für nationale Planungen
Massnahmentabellen	<ul style="list-style-type: none">– Ausgefüllte Excelvorlage des ARE mit AP 6-Massnahmen
Kartenband	<ul style="list-style-type: none">– Sämtliche Karten werden als A4 oder A3 in einem separaten Kartenband zusammengestellt
Umsetzungstabellen	<ul style="list-style-type: none">– Excel– PDF– Karten mit Verortung und Stand der Massnahmen (voraussichtlich aus den AP 3 und 4)
Geodaten	<ul style="list-style-type: none">– Gemäss Vorgaben RPAV

4.3 RGSK-Portal und Massnahmenmanagement

Der Kanton Bern verwendet das Massnahmenbewirtschaftungstool RGSK-Portal. Damit steht dem Kanton und den Regionen eine digitale, georeferenzierte Massnahmendatenbank zur Verfügung, die das Erfassen von Massnahmen, das Massnahmenmanagement und das Controlling einheitlicher und übersichtlicher macht. Im Portal enthalten sind sämtliche Massnahmen ab den RGSK 2021 und AP 4, plus die durch den Bund mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen der 1. bis 3. Generation. Im Hinblick auf die RGSK 2029 / AP 6 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 erfasst, welches der Kanton den Regionen wiederum zur Verfügung stellt. Die bereinigten Geodaten werden nach der Einreichung durch den Kanton in das RGSK-Portal migriert und stehen allen Portalnutzenden zur Verfügung.

Auftrag: Die Regionen sind verpflichtet, sämtliche AP- und RGSK-Massnahmen bis zum Zeitpunkt der Einreichung zur kantonalen Vorprüfung im RGSK-Portal zu erfassen und die Geodaten einzureichen. Dabei sind die pro Massnahmentyp definierten Pflichtattribute gemäss der aktuellen Anleitung RGSK-Portal vollständig zu erfassen. Änderungen aufgrund der Vorprüfung sind bis zum Zeitpunkt der Einreichung zur kantonalen Genehmigung im RGSK-Portal zu erfassen.

Die vom Bund mitfinanzierten A-Massnahmen aus den AP 1 bis AP 5 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 für das Bundesamt für Strassen ASTRA das Termin- und Finanzcontrolling der durch den Bund mitfinanzierten infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen und unterstützt die Massnahmenträger bei der Beantragung und Abrechnung der Bundesbeiträge. Sobald die beitragsberechtigten A-Massnahmen aus den AP 6 mittels Leistungsvereinbarungen mit dem Bund vertraglich vereinbart sind, werden die Informationen aus der Leistungsvereinbarung vom AÖV in das Portal übertragen und das TBA-DLZ übernimmt deren Bewirtschaftung.

Davon zu unterscheiden ist der alle vier Jahre als Bestandteil der Agglomerationsprogramme miteinzureichende Umsetzungsbericht inklusive den Umsetzungsstabellen 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 RGSK-Verkehrsmassnahmen	Region	Region
Reine kantonale RGSK-Verkehrsmassnahmen	Region	Kanton: TBA-OIK, AÖV
Durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen einer Leistungsvereinbarung (A-Liste), A1 bis A5-Massnahmen	Kanton: TBA-DLZ	Kanton: TBA-DLZ
Übrige AP-Massnahmen einer Leistungsvereinbarung (ohne Mitfinanzierung Bund)	Region	Region
Kommunale B- und C-Verkehrsmassnahmen aus dem AP 6	Region	Region
Kantonale B- und C-Verkehrsmassnahmen aus dem AP 6	Region	Kanton: TBA-OIK, AÖV
Dokumentationsblätter regionale und kommunale Massnahmen (z.B. Verkehrsstudien)	Region	Region
Dokumentationsblätter nationale und kantonale Massnahmen	Kanton	Kanton

4.4 Massnahmenkategorien

RGSK-Kategorien

Kategorie	Unterkategorie	Kürzel
Motorisierter Individualverkehr	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	MIV-Auf
	Entlastete Strecke	MIV-Ent
	Erschliessung	MIV-Er
	Kapazität Strasse	MIV-K
	Umfahrung	MIV-U
	Infrastruktur für die E-Mobilität im MIV	MIV-E-Mob

	Übrige Massnahmen MIV	MIV-Ü
Öffentlicher Verkehr	Tramprojekt	ÖV-Tram
	Strassengebundener ÖV	ÖV-Str
	Schiene-Ortsverkehr	ÖV-Ort
	Elektrifizierung im ÖV	ÖV-E
	Übrige Massnahmen ÖV	ÖV-Ü
Fuss- und Veloverkehr	Massnahme Fussverkehr	FVV-F
	Massnahme Veloverkehr	FVV-V
	Infrastruktur für die E-Mobilität im FVV	FVV-E-Mob
	Übrige Massnahmen FVV	FVV-Ü
Kombinierte Mobilität	Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen	KM-Auf
	Bike+Ride Anlage geplant	KM-BR
	Park+Ride Anlage geplant	KM-PR
	Verkehrsdrehscheiben	KM-VD
	Übrige Massnahmen KM	KM-Ü
Nachfrageorientierte Mobilität	PP-Bewirtschaftung	NM-W
	Verkehrsmanagement	NM-VM
Güterverkehr	City Logistik	GV-CL
	Übrige Massnahmen GV	GV-Ü
Controlling		C
Kombinierte Mobilität (nicht infrastrukturell)		KM
Landschaft	Landschaftsschongebiet	L-Schon
	Landschaftsschutzgebiet	L-Schu
	Siedlungsprägender Grünraum	L-Gr
	Siedlungstrenngürtel	L-Tg
	Übriger Inhalt Landschaft	L-Ü
Siedlung	Schwerpunkt Wohnen	S-SW
	Schwerpunkt Arbeiten	S-SA
	Schwerpunkt Übrige	S-SÜ
	Umstrukturierungsgebiet	S-UV
	VIV-Standort	S-VIV
	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	S-VW
	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	S-VA

	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Übrige	S-VÜ
	Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie mit Interessenabwägung	S-Bgm
	Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie ohne Interessenabwägung	S-Bgo
	Übriger Inhalt Siedlung	S-Ü
Freizeit, Erholung, Tourismus	Schwerpunkt Tourismus/Freizeit/Erholung	T-SF
	Vorranggebiet Tourismus/Freizeit/Erholung	T-VF
	Übriger Inhalt Tourismus/Freizeit/Erholung	T-Ü
Eigene Leistung Verkehr	Studie	EL-S
	Anreizprogramm	EL-A

AP-Kategorien

Kategorie	Unterkategorie	Kürzel
1 Kapazität Strasse	1.1 Kernentlastung- und Umfahrungsstrassen	MIV-Ent
	1.2 Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten	MIV-K
	1.3 Erschliessungsstrassen	MIV-Er
2 Verkehrsmanagement	2.1 Verkehrsmanagement – Punktuelle Intervention	NM-VM
	2.2 Verkehrsmanagement – Achse	NM-VM
	2.3 Verkehrsmanagement – Fläche	NM-VM
	2.4 Verkehrsmanagement – VM-Kleinmassnahmen; Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. CHF (exkl. MwSt.)	NM-VM
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	3.1 Kreuzung, Kreisel	MIV-Auf
	3.2 Strassenabschnitt	MIV-Auf
	3.3 Platzgestaltung	MIV-Auf
	3.4 BGK als Klein massnahme; Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. CHF (exkl. MwSt.)	MIV-Auf
4 Verkehrsdrehscheiben		KM-VD
5 Fuss- und Veloverkehr	5.1 Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr	FVV-V oder FVV-F
	5.2 Kleinmassnahme Fuss- und Veloverkehr; Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. CHF (exkl. MwSt.)	FVV-V oder FVV-F
6 Tram / Stadtbahnen	6.1 Neue Tramlinien / Stadtbahn	ÖV-Tram
	6.2 Neue / Aufwertung Tramhaltestelle	ÖV-Tram

7 Bus- / ÖV-Infrastruktur	7.1 Neue Businfrastruktur	ÖV-Str
	7.2 Elektrifizierung	ÖV-E
	7.3 Alternative (fossilfrei) betriebene Systeme (z. B. oberleitungsfreie E-Busse)	ÖV-V
	7.4 Neubau/Aufwertung von Bushaltestellen	ÖV-Str
	7.5 Pakete von Kleinmassnahmen – Aufwertung einfacher Tram- und Bushaltestellen	ÖV-Str
	7.6 Pakete von Kleinmassnahmen – Neubau von Tram- und Bushaltestellen	ÖV-Str
8 Alternative Antriebssysteme im Individualverkehr		MIV-E-Mob
9 Wirtschaftsverkehr und Logistik		WV-CL
Siedlung	Schwerpunkt Wohnen	S-SW
	Schwerpunkt Arbeiten	S-SA
	Schwerpunkt Übrige	S-SÜ
	Umstrukturierungsgebiet	S-UV
	VIV-Standort	S-VIV
	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	S-VW
	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	S-VA
	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Übrige	S-VÜ
	Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie mit Interessenabwägung	S-Bgm
	Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie ohne Interessenabwägung	S-Bgo
Übriger Inhalt Siedlung	S-Ü	
Landschaft	Landschaftsschongebiet	L-Scho
	Landschaftsschutzgebiet	L-Schu
	Siedlungsprägender Grünraum	L-Gr
	Siedlungstrenngürtel	L-Tg
	Übriger Inhalt Landschaft	L-Ü
Tourismus	Schwerpunkt Tourismus/Freizeit/Erholung	T-SF
	Vorranggebiet Tourismus/Freizeit/Erholung	T-VF
	Übriger Inhalt Tourismus/Freizeit/Erholung	T-Ü
Controlling	Controlling	C
Kombinierte Mobilität	Kombinierte Mobilität B+R	KM-BR
	Kombinierte Mobilität P+R	KM-PR

	Kombinierte Mobilität Übrige	KM-Ü
Nachfrageorientierte Massnahmen	PP Bewirtschaftung	NM-PP
	Übrige nachfrageorientierte Massnahmen	NM-Ü
Eigene Leistung Verkehr	Studie	EL-S
	Anreizprogramm	EL-A

4.5 Massnahmennummerierung und -titel

Die Massnahmennummerierung 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.FVV-F.2.5

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

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

4.6 Massnahmenblätter Verkehrsstudien

Grundsätzlich sollen Aufträge der Region, der Gemeinden oder des Kantons, die eine Verkehrs- oder Machbarkeitsstudie auslösen, nicht als infrastrukturelle Massnahme mit Massnahmenblatt im RGSK verankert werden. Diese «Absichten» sollen vielmehr als Strategie im RGSK-Bericht wiedergegeben werden. Erst wenn aus einer Studie erste bauliche Massnahmen absehbar sind, soll ein infrastrukturelles Massnahmenblatt mit Kostenangaben und Bauprogramm erstellt werden. Das Kapitel Strategien ist, neben dem Massnahmenband, auch behördenverbindlich und muss von den Behörden angegangen werden, damit später infrastrukturelle Massnahmen definiert werden können. Der Massnahmenband beschränkt sich auf Umsetzungsmassnahmen, die als Resultat aus Studien hervorgehen.

Erachtet die Region es aber als notwendig, dass für gewisse umfassende Studien ein Massnahmenblatt erstellt wird, muss dies zwingend im Titel der Massnahme so erwähnt sein (bspw. «Machbarkeitsstudie XY») und als vorgesehenen Planungsschritt ist das Datum, wann die Studie vorliegt, zu

erfassen. Es ist die entsprechende Massnahmenblatt-Vorlage für Dokumentationsblätter zu verwenden.

Gemäss den Bundesrichtlinien RPAV 6. Generation wünscht der Bund, dass auch Studien in Form von eigenen Leistungen mittels Massnahmenblatt im Agglomerationsprogramm erläutert werden. Studien und Anreizprogramme von zentraler Bedeutung für die Gesamtverkehrskonzeption sind folglich mit Hilfe von Dokumentationsblättern im AP-Massnahmenband aufzuzeigen, damit der Bund sie positiv beurteilen kann.

4.7 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 wurden 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 2029: 2029-2036)
- RGSK-Umsetzungspriorität 2: ca. 2037 bis 2040 (entspricht B-Horizont im AP)
- RGSK-Umsetzungspriorität 3: nach 2040, längerfristig

Mit der Genehmigung des RGSK 2033 durch das AGR wird das RGSK 2029 abgelöst und die Umsetzung der RGSK-Massnahmen ohne Antrag auf Mitfinanzierung durch den Bund kann beginnen.

Das AP 6 folgt hingegen fixen Umsetzungsfristen für Massnahmen und teilt diese in maximal drei Horizonte ein:

- A-Horizont: Baustart* zwischen 2032-2036
- B-Horizont: Baustart zwischen 2037-2040
- C-Horizont: Baustart nach 2040

* 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 1-6 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.

4.8 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.

4.9 Muster-Massnahmenblätter RGSK 2029 und AP 6

Wie bereits im RGSK 2025 und AP 5 stellt der Kanton den Regionen Muster-Massnahmenblätter zur Verfügung. Diese können direkt aus dem RGSK-Portal generiert werden. Die im Portal abzufüllenden Pflichtattribute sind der aktuellen Anleitung zu entnehmen.

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	Beitragsberechtigte 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
FVV	Fuss- und Veloverkehr
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 1. August 2025 (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
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
SVN	Sachplan Velowegnetz
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