



**Plan directeur  
du canton de Berne  
Adaptations de 2018**

**Rapport récapitulatif de la  
procédure de participation**

# Procédure de participation



## Table des matières

<b>1</b>	<b>Objet de la procédure de consultation et de participation</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Déroulement de la procédure</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Principaux points abordés dans les prises de position</b>	<b>3</b>
3.1	Généralités	3
3.2	Stratégies: chapitre B	3
3.3	Stratégies: chapitre D1, offre de logements à loyer ou à prix modéré	4
3.4	Mesure B_01: «Projets générant une importante fréquentation: harmoniser les transports, l'urbanisme et l'environnement»	4
3.5	B_08: Mettre en œuvre les prescriptions relatives à la protection contre le bruit du trafic routier	5
3.6	Nouvelles mesures dans le domaine de la mobilité	5
3.7	Mesure C_14: Sites d'extraction nécessitant une coordination à un niveau supérieur	6
3.8	Mesure C_21: Promouvoir les installations de production d'énergie éolienne	6
3.9	Mesure C_23: Piloter le développement touristique du point de vue spatial	7
3.10	Mesure D_10: Préserver, valoriser et développer le site construit	7
3.11	Mesure E_08: Préserver et valoriser les paysages	7
	<b>Annexe: commentaire des différentes prises de position</b>	<b>8</b>

## 1 Objet de la procédure de consultation et de participation

Les adaptations apportées au plan directeur en 2018 découlent du controlling effectué cette même année. Ce controlling, qui s'est inscrit dans le cadre de la rédaction du rapport sur l'aménagement du territoire de 2018, était limité aux stratégies et aux fiches de mesure, qui ont été réexaminées et, au besoin, actualisées par les services spécialisés compétents de l'administration cantonale. Ceux-ci ont également proposé l'introduction de quatre nouvelles fiches dans le plan directeur. Les résultats du controlling sont exposés dans le rapport ad hoc de 2018 (publié sur Internet à l'adresse [www.be.ch/plandirecteur](http://www.be.ch/plandirecteur)).

Adaptations...

Le controlling a conduit

- à l'adaptation de deux stratégies et de 16 fiches de mesure et
- à l'élaboration de quatre nouvelles fiches de mesure.

Tous ces éléments ont fait l'objet de la procédure de consultation et de participation.

... et mises à jour du plan directeur

Par ailleurs, deux stratégies et 17 mesures ont été mises à jour – c'est-à-dire simplement actualisées – et trois mesures, radiées du plan directeur. Les mises à jour et les radiations, non soumises à la procédure de participation, ont été décidées par la directrice de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques le 27 août 2018, en application de l'article 117, alinéa 3 OC.

## 2 Dérroulement de la procédure

143 réponses ...

La procédure de consultation et de participation publique a eu lieu du 30 août au 29 novembre 2018. Les réponses reçues, au nombre de 143, contenaient 135 prises de position (8 destinataires ont renoncé à se prononcer).

... avec 135 prises de position

Les prises de position émanaient de

- 6 conférences régionales ou régions d'aménagement,
- 63 communes,
- 8 cantons voisins,
- 8 partis politiques,
- 22 organisations,
- 8 entreprises,
- 20 particuliers.

493 remarques

Les prises de position portant sur la partie générale ont été saisies dans une banque de données qui totalise 493 enregistrements (remarques ou propositions). Chacune des remarques fait l'objet d'un commentaire en annexe au présent rapport.

Procédure de consultation par voie électronique

La procédure de consultation et de participation publique s'est déroulée par voie électronique conformément aux prescriptions du Conseil-exécutif en la matière. Les informations ont été publiées sur Internet aux adresses [www.be.ch/consultations](http://www.be.ch/consultations) et [www.be.ch/plandirecteur](http://www.be.ch/plandirecteur). Les destinataires, qui ont été avisés par courriel du lancement de la procédure, sont ceux qui figurent sur les listes de la Chancellerie d'Etat et de la JCE, listes spécifiquement complétées par l'OACOT. Les documents n'ont pas été envoyés sur papier. Les feuilles officielles cantonales et toutes les feuilles officielles d'avis ont attiré l'attention du public sur la procédure de consultation et de participation.

Examen préalable par la Confédération

Pendant la procédure de consultation et de participation publique, les adaptations ont été soumises à la Confédération pour examen préalable. Cette dernière a remis son rapport d'examen le 29 juillet 2019, rapport qui contient une appréciation globalement positive. La Confédération fait toutefois dépendre son approbation d'un petit nombre d'adaptations mentionnées dans le commentaire relatif à chacune des fiches de mesure concernées. Elle a par ailleurs fourni diverses précisions quant au développement et à la mise en œuvre de certaines mesures.

### 3 Principaux points abordés dans les prises de position

Commentaires généraux et commentaires détaillés

Le présent chapitre traite de manière globale des principaux points abordés dans les prises de position (questions fréquemment soulevées) ainsi que des éléments appelant un commentaire formulé en termes généraux. Les commentaires détaillés rédigés en réponse aux différentes remarques figurent en annexe (ils sont publiés sur Internet à l'adresse [www.be.ch/plandirecteur](http://www.be.ch/plandirecteur)).

Les fiches de mesure énumérées ci-après, dont les adaptations ne sont pas contestées sur le fond, ne donnent lieu qu'à des remarques de détail, qui figurent en annexe, et ne sont pas traitées sous un angle global:

- B\_02: Mesures des projets d'agglomération «transports et urbanisation»
- B\_04: Fixer des priorités concernant les transports publics régionaux, d'agglomération et locaux
- B\_07: Actualiser le plan du réseau routier
- C\_08: Harmoniser l'aménagement local et l'approvisionnement en énergie
- C\_11: Gestion forestière durable
- C\_12: Rajeunir, reboiser et entretenir des forêts ayant une fonction protectrice
- C\_15: Installations de traitement des déchets d'importance cantonale (plan sectoriel déchets)
- C\_25: Créer les conditions, du point de vue spatial, permettant la mise en œuvre de la stratégie de l'exécution judiciaire 2017-2032
- C\_26: Concentration des sites de la Haute école spécialisée bernoise
- C\_27: Garantir le traitement public des eaux usées

#### 3.1 Généralités

Approbation sans réserve

Les adaptations du plan directeur sont approuvées sans réserve, ou sans remarque d'ordre matériel, par une région, 20 communes, quatre cantons et une organisation.

Plusieurs participants ont formulé des remarques sur des aspects du plan directeur (fiches de mesure, en particulier) qui ne faisaient pas l'objet de la procédure de participation. Certaines prises de position traitaient par ailleurs des possibilités de développement accordées par le plan directeur 2030. Il en a été pris connaissance, sans qu'il soit toutefois possible d'en tenir compte pour l'instant. Il s'agira le cas échéant de les examiner lors du prochain controlling du plan directeur.

#### 3.2 Stratégies: chapitre B

Remarques ponctuelles relatives à la mobilité

La stratégie B «Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation» a été actualisée en maints endroits, compte tenu en particulier des nouveaux instruments d'aménagement. Ces changements ont suscité diverses réactions dont certaines soulevaient des questions fondamentales relatives à la mobilité. Vu leur nature souvent très ponctuelle, elles sont traitées de manière individuelle en annexe.

Contournement ouest de Bienne: attendre les propositions du groupe de dialogue	De nombreuses critiques ont été formulées au sujet du projet de «branche ouest de l'A5 à Bienne» qui, de l'avis de plusieurs participants, harmonise insuffisamment le développement des transports et l'urbanisation. Le canton précise que la procédure d'approbation des plans est suspendue jusqu'à ce que soient connues les propositions qu'un groupe de dialogue élabore, d'ici à l'été 2020, au sujet de la marche à suivre.
Vaste débat sur la stratégie en matière de transports aériens	Le chapitre de la stratégie B consacré aux «transports aériens» a été remanié en profondeur. Il remplace désormais le schéma directeur cantonal des transports aériens de 1997, devenu largement obsolète. Les piliers de la politique cantonale en la matière, qui concernent notamment l'aéroport de Berne-Belp et préconisent un trafic aérien portant aussi peu atteinte que possible à l'environnement, sont maintenus.
Plan directeur limité à la coordination spatiale	Les adaptations apportées au plan directeur ont été largement discutées au cours de la procédure de participation, l'importance des transports aériens et en particulier de l'aéroport de Berne-Belp se trouvant au centre des débats. Des exigences relatives par exemple au financement ou aux horaires d'exploitation ont ainsi été formulées. Le plan directeur ne saurait toutefois en tenir compte dès lors que sa finalité est d'assurer la coordination spatiale du trafic aérien. Les aspects financiers relèvent quant à eux de la planification des finances et des investissements, et les questions ayant trait à l'exploitation sont réglées au niveau fédéral dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). La Confédération a elle aussi formulé une remarque allant dans ce sens et exigé, dans son rapport d'examen préalable, la désignation explicite des tâches en matière de transports aériens.
Adaptations mineures	De nombreux avis n'ont pas pu être pris en compte du fait des conditions décrites ci-dessus, d'une part, et des divergences entre leurs contenus respectifs, d'autre part. Quelques précisions ont été apportées au sujet du contexte et des défis. La stratégie B73 a été complétée et énonce désormais que le canton s'engage en faveur d'un trafic aérien aussi respectueux que possible <i>de la société et</i> de l'environnement.
Controverse au sujet de l'inscription de la stratégie D16	<p><b>3.3 Stratégies: chapitre D1, offre de logements à loyer ou à prix modéré</b></p> <p>L'inscription dans le plan directeur de la stratégie D16 traitant de l'offre de logements à loyer ou à prix modéré a reçu un accueil mitigé lors de la procédure de participation. Tandis que certains destinataires en proposaient la radiation pure et simple, d'autres exigeaient la formulation de mesures plus concrètes, le cas échéant dans une fiche ad hoc. La Confédération a elle aussi exprimé le souhait – sans toutefois l'assortir d'un mandat concret – que des mesures spécifiques soient définies.</p>
Adaptations rédactionnelles seulement	De l'avis du canton, le plan directeur n'est pas l'instrument approprié pour la définition de mesures en la matière. Il n'est en effet guère possible d'encourager la construction de logements à loyer ou à prix modéré par des mesures d'aménagement prises au niveau cantonal. La stratégie n'est donc que légèrement remaniée sur le plan rédactionnel.
L'adaptation est approuvée ... ... ou rejetée	<p><b>3.4 Mesure B_01: «Projets générant une importante fréquentation: harmoniser les transports, l'urbanisme et l'environnement»</b></p> <p>L'augmentation du nombre de trajets autorisés pour le site Westside de Berne, qui est passé de 6000 à 8000, a suscité diverses réactions se classant en deux catégories:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Réactions favorables, saluant une démarche pragmatique dès lors qu'elle accroît la marge de décision des exploitants de PIF et met formellement fin à un état de fait contraire au droit.</li> <li>2) Réactions négatives à l'encontre d'une démarche consistant à rétablir un état conforme au droit au moyen d'une adaptation des conditions, qui plus est en contradiction avec les efforts entrepris pour contrer le réchauffement climatique.</li> </ol>

Passage au «nouveau régime»

Conformément aux nouvelles bases légales, l'exploitant d'un site sur lequel est implanté un PIF (en l'occurrence, la coopérative Migros Aare) a le droit, et même l'obligation en cas de changement important, de passer au «nouveau régime».

Hausse du nombre de trajets respectant les critères

Il ressort de l'appréciation effectuée en application des critères de la fiche de mesure B\_01 que le nombre de trajets peut être fixé à 8000 compte tenu de l'emplacement, de l'accessibilité par la mobilité douce et les TP, du niveau de pollution atmosphérique et sonore ainsi que de la capacité du réseau routier. Dès lors, la hausse doit être admise, même si elle est susceptible de générer un surcroît de trafic. Il était en effet dans l'intention du législateur bernois d'élargir la marge de manœuvre des exploitants d'installations relevant d'un PIF.

Les réserves que l'exploitante du PIF avait émises, lors de la procédure de participation, au sujet de la définition du périmètre Westside dans le rapport explicatif ont pu être écartées.

### **3.5 B\_08: Mettre en œuvre les prescriptions relatives à la protection contre le bruit du trafic routier**

Exigences à la hausse en matière de protection contre le bruit

Plusieurs participants sont d'avis que l'accent n'est pas assez mis, en matière de protection contre le bruit, sur les mesures à la source. Les exigences vont s'accroître dans ce domaine, avec l'application du principe de l'urbanisation interne, de sorte que tous les potentiels d'amélioration doivent être exploités intégralement. Ainsi, des mesures de gestion du trafic comme les limitations de vitesse seront plus souvent appliquées. La version actuelle de la fiche tient déjà compte de la demande qui a été formulée. Par ailleurs, le controlling du plan directeur qui aura lieu en 2020 s'attachera à prioriser davantage l'examen des possibilités de réduction des immissions au moyen de mesures prises à la source.

### **3.6 Nouvelles mesures dans le domaine de la mobilité**

Trois mesures doivent être intégrées au plan directeur en matière de mobilité:

- B\_13: Etendre le réseau de routes nationales (élimination de goulets d'étranglement et exploitation)
- B\_14: Elaborer une stratégie bernoise sur le transport de marchandises et la logistique
- B\_15: Routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels

Seule l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales est contestée ...

L'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales est loin de faire l'unanimité. Si plusieurs participants se félicitent de cette mesure, divers partis et organisations, à l'inverse, demandent que l'on renonce aux extensions de réseau pour le trafic individuel motorisé (TIM) et que la croissance du trafic généré par les périmètres de densification soit compensée par un renforcement de l'offre en matière de transports publics et de mobilité douce. Du point de vue du canton toutefois, la fluidité du trafic sur les routes nationales doit être maintenue afin que ces dernières puissent absorber une part importante du TIM urbain et que le réseau routier subordonné ne serve pas à un trafic d'évitement indésirable. A cette fin, des extensions ciblées sont nécessaires sur les routes nationales, et seuls quelques points de détail ont été adaptés sur la fiche de mesure. Le canton relève qu'atteindre cet objectif implique des mesures d'accompagnement dans le centre des localités, mesures qui doivent être définies dans les stratégies et plans régionaux et communaux.

... les autres mesures sont accueillies favorablement

Les deux autres mesures rencontrent un écho positif. Tant la stratégie sur le transport de marchandises et la logistique que la désignation des routes pour les transports exceptionnels répondent à un besoin. La nécessité d'intégrer des représentants des branches économiques concernées aux travaux ultérieurs a été soulignée, et il sera tenu compte de cette revendication.

### **3.7 Mesure C\_14: Sites d'extraction nécessitant une coordination à un niveau supérieur**

Reprise des plans régionaux après leur approbation seulement

Plusieurs sites d'extraction ont suscité un commentaire lors de la procédure de participation. L'adjonction de sites figurant dans les plans directeurs régionaux, en particulier, a été demandée. Il n'a pas été possible de donner suite à cette revendication car les emplacements en question n'ont pas encore été approuvés par le canton, ou alors ne l'ont été que pendant la procédure de participation. Or, il est crucial que les sites à intégrer au plan directeur cantonal soient soumis à une telle procédure et que la coordination avec la Confédération puisse avoir lieu lors de l'examen préalable auquel procède cette dernière.

Demande de refonte

Les milieux de la construction et du gravier ont proposé que *tous* les sites d'extraction figurent dans le plan directeur cantonal. De plus, la Confédération a demandé dans son rapport d'examen préalable que les besoins en sites d'extraction soient évalués à l'échelle cantonale (elle a formulé la même demande au sujet des sites de décharge de la fiche de mesure C\_15). De telles démarches impliqueraient toutefois une révision en profondeur de la planification en matière d'extraction et de décharges, à partir d'un réexamen détaillé de la situation qui déborde le cadre du controlling du plan directeur en cours.

### **3.8 Mesure C\_21: Promouvoir les installations de production d'énergie éolienne**

Interaction des planifications cantonale et régionales des installations éoliennes

La fiche de mesure C\_21 décrit comme suit le déroulement des procédures de planification des installations éoliennes à suivre depuis 2011: le canton définit de vastes territoires potentiels pour l'implantation d'éoliennes; sur cette base, les conférences régionales et les régions édictent leurs propres plans directeurs; les périmètres propices à l'implantation d'éoliennes qu'elles y définissent sont repris dans le plan directeur cantonal (et remplacent les territoires potentiels pour l'implantation d'éoliennes). Cette interaction entre les plans cantonal et régionaux est parfois source de confusion.

Critiques à l'encontre du périmètre de «Belpberg»

Plusieurs périmètres propices à l'implantation d'éoliennes ont donné lieu à des remarques ponctuelles. Le périmètre S19 de «Belpberg», inscrit par la Conférence régionale de Berne – Mittelland (CRBM) dans son plan directeur éolien en tant qu'information préalable et repris, avec ce même état de coordination, par le plan directeur cantonal, a suscité plusieurs critiques. Les remarques des participants devront être prises en considération à l'échelle régionale, raison pour laquelle elles seront transmises à la CRBM afin qu'elle les examine au moment de l'actualisation de son plan directeur éolien.

Réserves de la Confédération à propos de certains périmètres

La Confédération, qui ne peut prendre officiellement position sur les différents périmètres qu'une fois ceux-ci inscrits dans le plan directeur cantonal, a elle aussi formulé à l'égard de certains d'entre eux des réserves dont il s'agit de tenir compte à l'échelle régionale surtout.

### 3.9 Mesure C\_23: Piloter le développement touristique du point de vue spatial

Harmonisation: une nécessité reconnue

Il existe un large consensus quant à la nécessité de poursuivre les efforts d'harmonisation des intérêts du développement touristique avec ceux des autres formes d'utilisation ainsi que de la protection. L'actualisation de la mesure, qui précise les compétences, définit des principes généraux touchant aux aspects spatiaux du développement touristique et désigne des zones destinées à la pratique intensive d'activités de détente importantes pour le canton, a reçu le soutien d'une majorité de participants à la procédure.

Avis opposés à propos des principes

Les participants ont exprimé des avis opposés à propos des principes du développement touristique. D'une part, la branche des chemins de fer de montagne souhaite que toute restriction au développement de son offre soit abandonnée. D'autre part, les organisations de protection aimeraient que l'agrandissement des zones destinées à la pratique intensive d'activités de détente ne soit admis qu'en l'absence de conflit avec la protection de la nature et du paysage. Les principes proposés par la fiche de mesure C\_23 cherchent à pondérer les points de vue. Ils s'en tiennent aux aspects spatiaux et laissent une marge de manœuvre à la pesée concrète des intérêts.

Réexamen de la liste des zones destinées à la pratique intensive d'activités de détente

Divers participants ont demandé la désignation d'autres zones destinées à la pratique intensive d'activités de détente importantes pour le canton, ou alors la radiation de certaines zones. La sélection a donc été réexaminée et le plan directeur n'attribue le statut de coordination réglée qu'à celles qui sont inscrites avec le même état de coordination dans un plan directeur régional et dont le canton a vérifié qu'elles remplissent les critères applicables (desserte mécanique par un téléphérique, utilisation touristique intensive d'un vaste territoire, grand nombre de visiteurs). Un seul changement a été apporté suite à la procédure de participation: le Niesen n'est pas inscrit dans l'énumération car il fait l'objet d'une utilisation touristique ponctuelle et non intensive.

Pas d'unanimité sur la nouvelle mesure

### 3.10 Mesure D\_10: Préserver, valoriser et développer le site construit

L'introduction de la mesure D\_10 n'a pas fait l'unanimité lors de la procédure de participation. D'aucuns se sont félicités de voir ce thème mis en exergue, relevant l'importance qu'il revêt pour que les projets d'urbanisation interne, notamment, soient bien acceptés du public.

Analyse du site: obligation radiée

D'autres, par contre, ont fait part de leur scepticisme. Plusieurs communes, en particulier, ont émis la crainte de voir leur charge de travail augmenter dans le domaine de l'aménagement local. Il en a été tenu compte et la fiche ne prévoit plus explicitement d'analyse du site mentionnant les objectifs en matière de qualité du site construit. Il appartient donc aux communes de déterminer la nature et le degré de détail de leurs études de base.

Réactions positives à l'actualisation du PCAP

### 3.11 Mesure E\_08: Préserver et valoriser les paysages

L'adaptation de la mesure, qui prévoit l'élaboration de bases en vue d'encourager une politique paysagère cohérente et l'actualisation du projet cantonal d'aménagement du paysage (PCAP), est accueillie positivement par tous les participants qui se sont exprimés à cet égard. Certains déplorent toutefois une présentation incomplète des conflits d'objectifs, un reproche qu'il s'agira de prendre en considération lors de l'élaboration des instruments.

## Annexe: commentaire des différentes prises de position

Les 493 remarques et suggestions contenues dans les 135 prises de position reçues ont été reproduites textuellement et commentées dans l'annexe (publiée uniquement sur Internet, à l'adresse [www.be.ch/plandirecteur](http://www.be.ch/plandirecteur)).

Le commentaire apparaît sous forme de symbole (lettre), complété au besoin par une précision. Les symboles utilisés sont les suivants:

<b>Symbole</b>	<b>Indication en bas de page</b>	<b>Précision</b>
A	Prise de connaissance	Il a été pris connaissance de la remarque.
B	Prise en considération	La proposition a été prise en considération. La rubrique «remarque» indique à quel endroit.
C	Pas de prise en considération	La proposition n'a pas pu être prise en considération. La rubrique «remarque» en indique brièvement les raisons.
D	Élément ne faisant pas l'objet des adaptations	La question soulevée ne fait pas l'objet des adaptations du plan directeur de 2018.
E	Indication pour la mise en œuvre	La suggestion doit, le cas échéant, être prise en considération lors de la mise en œuvre.

# Evaluation des prises de position

## Remarques générales

Nom / Catégorie	Appréciation	Remarque
<b>Region Oberaargau</b>		
Aus Sicht der Region Oberaargau erscheinen die Anpassungen plausibel und wir haben keine Bemerkungen und/oder Anträge.	A	
<b>Commune de Courtelary</b>		
A première vu le Conseil n'a aucune remarque à formuler si bien qu'il prévoit favorablement à ses adaptations tout en restant attentif aux développements futurs de ce plan directeur et se réserve le droit de contester ce dernier s'il défavorise notre région.	A	
<b>Commune de Crémines</b>		
Le conseil communal, lors de sa séance du 22.10.18, a consulté les documents mis à disposition et il les valide sans aucune remarque.	A	
<b>Commune de Saint-Imier</b>		
Pour l'essentiel, nous n'avons pas de remarque particulière à formuler, car nous ne sommes pas impactés directement par les mesures relevant du trafic aérien ou du trafic de marchandises et de la logistique.	A	
<b>Commune mixte de Plateau de Diesse</b>		
Nous saluons la volonté du canton à garantir des emplois dans les régions de collines et de montagne tout en préservant nos cadres de vie. Notre commune mixte de Plateau de Diesse, avec une augmentation démographique de près de 8% ces 15 dernières années est directement concernée.	A	
<b>Gemeinde Beatenberg</b>		
Der Gemeinderat Beatenberg hat an seiner Sitzung vom 10. Dezember 2018 die Anpassungen geprüft und seinerseits gutgeheissen.	A	
<b>Gemeinde Belp</b>		
Der Gemeinderat nimmt die Anpassungen zur Kenntnis und stellt fest, dass die Richtplananpassungen '18 in keinem Widerspruch zur kommunalen Ortsplanung stehen.	A	
<b>Gemeinde Buchholterberg</b>		
Der Gemeinderat stimmt den angepassten neuen Massnahmen zu.	A	
<b>Gemeinde Forst-Längenbühl</b>		
Auch wenn der Gemeinderat sich gegen die konkreten Anpassungen im vorliegenden Verfahren nicht explizit zur Wehr setzen will, ist es ihm doch ein Anliegen, grundsätzliche Punkte zum Richtplan des Kantons und dessen Auswirkungen insbesondere für ländlichere und kleinere Gemeinden wie Forst-Längenbühl zu erwähnen. Der Richtplan setzt unbestritten verschiedene Vorgaben insbesondere des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes um. Dabei sind aber nicht alle Regionen oder gar Gemeinden gleich stark betroffen. Für die Gemeinde Forst-Längenbühl werden die Umsetzungen dieses Richtplanes eher als Schikane mit diversen Einschränkungen empfunden. So ist unsere Gemeinde beispielsweise unter dem Titel „besonders interessante Gemeinden“ gar nicht mehr enthalten. Gerade Gemeinden, deren Landwirtschaft nach wie vor gewisse Bedeutung hat, werden durch die Problematik Landwirtschaftliche Nutzflächen und Fruchtfolgeflächen geradezu bestraft. Eine sanfte Entwicklung der Gemeinde als Ganzes ist kaum mehr möglich. Und dies zugunsten der stark wachsenden Städte und Agglomerationen. Wir sind uns bewusst, dass wir die Umsetzung dieses Richtplans nicht beeinflussen können. Wir bitten Sie trotzdem eingehend um eine annähernde Gleichbehandlung der Land- und Agglomerationsgemeinden.	A	Mit dem Raumkonzept Kanton Bern wird versucht, auf die Eigenheiten und Herausforderungen der einzelnen Räume und Gemeinden möglichst gut einzugehen. Das eidgenössische Raumplanungsgesetz setzt aber enge Grenzen.
<b>Gemeinde Fraubrunnen</b>		
Die geplanten Änderungen sind nachvollziehbar.	A	
<b>Gemeinde Gampelen</b>		
Der Gemeinderat nimmt die Anpassungen wohlwollend zur Kenntnis und hat keine Anpassungen oder Anmerkungen dazu anzubringen.	A	
<b>Gemeinde Guggisberg</b>		
Wir haben keine Bemerkungen zu den Anpassungen.	A	
<b>Gemeinde Heimberg</b>		
Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 12. November 2018 von den Anpassungen '18 Kenntnis genommen und beschlossen, dass die zur Diskussion stehenden Anpassungen der Richtplaninhalte, von welchen die Einwohnergemeinde Heimberg unmittelbar betroffen ist, unterstützt werden können.	A	
<b>Gemeinde Iffwil</b>		
Hiermit können wir Ihnen mitteilen, dass der Gemeinderat der Überarbeitung des Kantonalen Richtplanes in der vorliegenden Fassung einstimmig zustimmt.	A	
<b>Gemeinde Interlaken</b>		
Neben allgemeinen Überlegungen, die Ihnen zu übermitteln uns ein Bedürfnis ist, haben wir keine materiellen Einwendungen oder Änderungsanträge zu den Richtplananpassungen '18.	A	

## Remarques générales

Nom / Catégorie	Appréciation	Remarque
<b>Gemeinde Kehrsatz</b>		
Geme teilen wir Ihnen mit, dass der Gemeinderat Kehrsatz an seiner Sitzung vom 15. November 2018 entschieden hat, den Anpassungen des Richtplanes zuzustimmen und keine weiteren Änderungen vorzuschlagen.	A	
<b>Gemeinde Lütschental</b>		
Zu den einzelnen Punkten haben wir keine Ergänzungen, jedoch möchten wir bei dieser Gelegenheit unsere Bedenken zum Thema „Bauen ausserhalb der Bauzone“ anbringen.	A	
<b>Gemeinde Madiswil</b>		
Es wird festgestellt, die Gemeinden werden im Richtplan oft genannt. Solche Formulierungen sind nicht zu unterschätzen und dürfen sich keinesfalls verpflichtend auf die Gemeinden auswirken. Die Gemeinden müssen so viel als möglich freiwillig entscheiden können, Massnahmen umzusetzen oder nicht.	A	Der kantonale Richtplan ist gemäss der Gesetzgebung des Bundes und des Kantons behördenverbindlich, auch für die Gemeinden. Bei den Festlegungen wird jedoch darauf geachtet, dass den Gemeinden der grösstmögliche Handlungsspielraum im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben belassen wird.
Grundsätzlich wird dem Entwurf zur Richtplananpassung 2018 zugestimmt.	A	
<b>Gemeinde Ostermundigen</b>		
Im Namen und im Auftrag des Gemeinderates Ostermundigen teilen wir Ihnen mit, dass die Gemeinde Ostermundigen mit den geplanten Anpassungen am Richtplan Kanton Bern einverstanden ist.	A	
<b>Gemeinde Saanen</b>		
Die Einwohnergemeinde Saanen hat zur Richtplananpassung 2018 keine Bemerkungen / Ergänzungen.	A	
<b>Gemeinde Seftigen</b>		
Geme teilen wir Ihnen mit, dass der Gemeinderat Seftigen keine Bemerkungen anzubringen hat.	A	
<b>Gemeinde Sumiswald</b>		
Der Gemeinderat Sumiswald stimmt den vorliegenden Änderungen des Kantonalen Richtplanes Kanton Bern 2030 zu.	A	
<b>Gemeinde Täuffelen Gerolfingen</b>		
Die Änderung werden ohne Bemerkungen zur Kenntnis genommen und in der vorliegenden Form unterstützt.	A	
<b>Gemeinde Thierachern</b>		
Die vorgesehenen Anpassungen, welche die Einwohnergemeinde Thierachern betreffen, sind grundsätzlich nachvollziehbar und fügen sich nahtlos in die Strategie seitens Bund und Kanton, die in den letzten Jahren verfolgt worden ist.	A	
<b>Gemeinde Uetendorf</b>		
Die vorgesehenen Anpassungen im Richtplan sind aus Sicht der Einwohnergemeinde Uetendorf sinnvoll und unterstützen nach wie vor die Innenentwicklung und sind zukunftsgerichtet.	A	
<b>Gemeinde Ursenbach</b>		
Wir haben das Dossier geprüft und haben keine Einwände oder Anmerkungen – ausser: herzlichen Dank für die Ausarbeitung, wir ahnen wieviel dahinter steckt!	A	
<b>Gemeinde Worb</b>		
Die Änderungen sind gut begründet und nachvollziehbar. Die Auswirkungen für die Gemeinden erachten wir als tragbar. Entsprechend befürworten wir die vorliegende Richtplananpassung.	A	
<b>Stadt Biel / Ville de Bienne</b>		
De manière générale, le Conseil municipal de Bienne est d'accord avec les adaptations apportées au plan directeur cantonal bernois.	A	
<b>Stadt Langenthal</b>		
Im Rahmen der eingehenden Prüfung der insgesamt 42 zur Vornahme beabsichtigten Änderungen, stellen wir zusammenfassend fest, dass diese im Wesentlichen Fortschreibungen infolge der Umsetzung der Richtplanmassnahmen, der Weiterentwicklung übergeordneter Gesetze und Vorgaben sowie teilweise weiterer Herausforderungen darstellen. Der Gemeinderat sieht aus seiner Sicht keinen Anlass, die vorgesehen Änderungen einzeln zu kommentieren. Vielmehr erhoffen wir uns aufgrund der auf strategischer Ebene, wie auch im Bereich der Massnahmen vorgesehenen Änderungen eine merklich positive Wirkung sowohl für den Kanton wie auch für die Stadt Langenthal. In diesem Sinne begrüssen wird die Richtplananpassung 2018.	A	
<b>Ville de Moutier</b>		
Après examen, notre autorité vous informe que le Conseil municipal n'a pas de remarques à formuler quant aux adaptations du plan directeur de 2018.	A	
<b>Canton de Vaud</b>		
Nous relevons la qualité et la concision des documents mis en consultation. De manière générale, nous n'avons que peu de remarques à formuler concernant les adaptations proposées. erwe	A	

## Remarques générales

Nom / Catégorie	Appréciation	Remarque
<b>Kanton Aargau</b>		
Wir haben die Unterlagen zu den Richtplananpassungen 2018 durchgesehen und festgestellt, dass der Kanton Aargau von den Anpassungen nicht betroffen ist.	<b>A</b>	
<b>Kanton Freiburg</b>		
Zu den Änderungen der Massnahmen im kantonalen Richtplan Bern haben wir keine Anträge.	<b>A</b>	
<b>Kanton Uri</b>		
Aus Sicht des Kantons Uri sind in den Richtplananpassungen des Kantons Bern keine Massnahmen vorgesehen, welche die Absichten und Vorhaben des Kantons Uri wesentlich tangieren. Es bestehen somit keine Widersprüche zum Richtplan des Kantons Uri.	<b>A</b>	
<b>Kanton Wallis</b>		
Nach einer Überprüfung der uns zur Verfügung gestellten Unterlagen sind wir der Ansicht, dass die vorliegenden Richtplananpassungen des Kantons Bern mit den Zielsetzungen des Richtplans des Kantons Wallis, welcher vom Grossen Rat am 8. März 2018 angenommen wurde, sowie dem Kantonalen Raumentwicklungskonzept (KREK), welches vom Grossen Rat am 11. September 2014 genehmigt wurde, vereinbar sind.	<b>A</b>	
<b>FDP.Die Liberalen Kanton Bern</b>		
Die FDP.Die Liberalen Kanton Bern befürwortet die vorgesehenen Richtplananpassungen mit einer Ausnahme.	<b>A</b>	
<b>Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern</b>		
Grundsätzlich verweist die SP Kanton Bern auf die Vernehmlassungsantwort vom 17. Dezember 2014 zum Richtplan 2030 und die dort am Anfang dargelegten grundsätzlichen Überlegungen. Diese Bemerkungen gelten nach wie vor (Stellungnahme beigelegt). Die Richtplananpassungen 2018 werden unterstützt, soweit im Nachfolgenden nicht Vorbehalte angebracht und Änderungen gefordert werden.	<b>A</b>	
<b>Berner Bergbahnen</b>		
Grundsätzlich stellen wir fest, dass der Kanton Bern mit Massnahmen der Raumplanung zunehmend zentralistische Tendenzen annimmt, indem der Kanton Aufgaben an sich zieht, die bisher bei den Regionen und den Gemeinden gut aufgehoben waren. Hinzu kommt, dass Planungen durch unzählige Vorgaben seitens des Kantons gestützt auf den kantonalen Richtplan, Arbeitshilfen, Merkblätter, selbst auf die Berufung einer Praxis gewisser Ämter - von einem übertriebenen Perfektionismus getrieben – zunehmend komplexer werden. Den nachgeordneten Stellen, sprich Gemeinde als Planungsbehörde sowie den planenden Bahnunternehmen lassen die vielen übergeordneten Vorgaben kaum mehr Entwicklungs- und Gestaltungsspielraum. Mit neuen Gemeindeaufgaben werden Nutzungsplanungen und rasche Verfahren erschwert sowie insbesondere kleine und mittlere Gemeinden oft überfordert. Aus diesem Grund beantragen wir in jedem Einzelfall zu prüfen, ob eine Massnahme oder Aufgabenzuweisung für den Adressaten zumutbar ist und effektiv zu einem besseren Ergebnis führen wird.	<b>A</b>	
<b>Conseil des affaires francophones de l'arrondissement de Biel/Bienne</b>		
Le CAF tient à rappeler la nécessité de soutenir et de respecter les langues officielles prévalant au sein du canton de Berne et des arrondissements administratifs dans les nombreux projets et objectifs présentés à travers ces documents. Nous pensons notamment au développement de l'application « eBau » ou à l'objectif B41 concernant « l'achèvement du tronçon de l'A5 décidé par la Confédération ».	<b>E</b>	
Dans une lecture globale des adaptations proposées, le CAF n'a pas de commentaire particulier à formuler en lien avec la langue, le bilinguisme ou les affaires francophones.	<b>A</b>	
<b>Leist Oberbottigen</b>		
Die Zielsetzungen von Kanton und Gemeinden, die der laufenden Richtplananpassung zugrunde liegen bzw. neu ergänzt werden, unterstützen wir.	<b>A</b>	
<b>Römisch-katholische Landeskirche des Kantons Bern</b>		
Der Synodalrat der Röm.-kath. Landeskirche des Kantons Bern (RKK) nimmt den Raumplanungsbericht 2018 und die Richtplananpassungen 2018 zur Kenntnis und hat keine Ergänzungs- oder Änderungswünsche.	<b>A</b>	
<b>Verband bernischer Bürgergemeinden und burgerlicher Korporationen</b>		
Unsere Mitglieder sind sehr heterogen, deswegen überlassen wir es ihnen zu den konkreten Massnahmen selber Stellung zu nehmen. Wir beschränken uns in unserer Stellungnahme auf generelle Bemerkungen. Unabdingbar ist für uns, dass bei allen Massnahmen, die Grundeigentümer rechtzeitig einbezogen und sie ihre Interessen einbringen können und angehört werden. Es kann nicht sein, dass über sie hinweg Entscheide gefällt werden.	<b>E</b>	
<b>Verband Bernischer Gemeinden</b>		
Es stellt sich ganz grundsätzlich die Frage, ob der zweijährige Anpassungstakt richtig ist, oder ob die Anpassung des Richtplans in etwas grösseren Abständen erfolgen sollte.	<b>C</b>	Die Zweijahresrhythmus hat sich bewährt: Er ist nötig, damit die jeweiligen neuen Vorhaben oder Änderungen von Vorhaben zeitgerecht bearbeitet werden können.
Ganz generell stellt sich die Frage, ob und in welchem Ausmass die Bestimmungen des Richtplans die Handlungsspielräume der Gemeinden (die ohnehin bereits bescheiden sind) noch mehr einschränken sollen. Hier ist – namentlich im ländlichen Raum, wo eine gewisse Entwicklung auch möglich sein muss – Zurückhaltung geboten.	<b>A</b>	

**Berg- und Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland**

S. 15 Fuss- und Veloverkehr B83: Der Abschnitt B83 ist analog zum Abschnitt B84 zu schärfen und konkretisieren:

- «Festlegung» von Netz an Velorouten
- Einbezug ÖV bei Planung und Bau
- Harmonisierung mit Wanderroutennetz gem. Kant. Vorgaben

**Regionalkonferenz Oberland-Ost**

Strategien Kapitel B8 Planungsinstrumente

Zur Thematik Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) auf Seite 17 haben wir folgende Ergänzung: Der kantonale Sachplan Veloverkehr legt die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr (inkl. MTB-Routen) fest. Begründung: Mountainbiking ist Teil des Velofreizeitverkehrs. Eine Unterscheidung und planerische Andersbehandlung macht keinen Sinn.

Strategien Kapitel B8 Planungsinstrumente: Zudem bitten wir Sie zu prüfen, ob die beiden Instrumente Sachplan Veloverkehr und Sachplan Wanderroutennetz nicht in einem "Sachplan Langsamverkehr" zusammengefügt werden können, um eine frühe und gleichwertige Koordination sicherzustellen. Diesbezüglich wäre auch eine angemessene Stärkung der Thematik MTB im Fachbereich Langsamverkehr zu prüfen.

**Gemeinde Bätterkinden**

B14; Zielsetzungen - neue Zusatzformulierung: Der Kanton Bern kompensiert Zentrumslasten, welche durch Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsgebietes getragen werden. Dies erfolgt beispielsweise im ÖV-Kostenverteilungsschlüssel. Für Infrastrukturanlagen des öffentlichen Verkehrs (wie das RBS Bahndepot in Bätterkinden), welche erheblichen räumlichen Flächenbedarf in Anspruch nehmen, ohne dazu vergleichbaren Nutzen für den öV-Anschluss zu bringen, sind finanzielle Abgeltungen vorzusehen.

B2; Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr): Die Kommission ist der Ansicht, dass die finanzielle Unterstützung nicht vorwiegend den Agglomerationsgemeinden zu Gute kommen soll. Die Verbindung der anderen Gemeinden ist ebenso wichtig und sollte nicht durch geringere finanzielle Beiträge verunmöglicht werden.

**Gemeinde Diemtigen**

B8 Planungsinstrument, Ausgangslage: "Die Gemeinden vervollständigen die übergeordnete Verkehrsplanung im Rahmen ihrer Ortsplanungen z.B. mit kommunalen Verkehrsrichtplänen. Nebst der Baulanderschliessung legen sie insbesondere auch die zweckmässigen Fuss- und Veloverkehrsnetze, weitere Langsamverkehrsnetze sowie die Massnahmen zur Schliessung physischer und qualitativer Netzlücken fest".

Wir sind der Meinung, dass bei einer Ortsplanung bereits auf viele Anspruchsgruppen Rücksicht genommen werden muss. Eine zusätzliche Berücksichtigung von zweckmässigen Fuss- und Veloverkehrsnetz, weitere Langsamverkehrsnetze sowie die Massnahmen zur Schliessung physischer und qualitativer Netzlücken im Rahmen der Ortsplanung macht die bereits jetzt schon komplizierte Ortsplanung noch komplizierter. Weiter ist mit einer Verzögerung des ansonsten bereits langandauernden Prozesses sowie Mehrkosten zu rechnen. Wir verstehen aber, dass eine solche Planung im städtischen Raum durchaus Sinn macht. Im weitläufigen Gebieten wie das Diemtigtal mit einer Fläche von insgesamt 130 km<sup>2</sup> macht eine solche Planung nicht Sinn.

Antrag: Wir beantragen, diesen Abschnitt aus dem Richtplan '18 zu streichen und in städtischen Gebieten mit regionalen Massnahmen zu regeln.

**Gemeinde Köniz**

Uns fehlt eine Beschreibung nachfolgender laufenden Studien und Strategien auf regionaler Ebene und deren Integration und Folgen für die Gesamtmobilitätsstrategie im kantonalen Richtplan:

- Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040
- Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern und daraus folgende ZMB's

**Gemeinde Madiswil**

Betreffend Schulwegsicherheit wird nicht verstanden, weshalb die Radwegbrücke im Lindenholz noch nicht realisiert sei. Ein Papier wie der Richtplan sei jeweils schnell formuliert, die Umsetzung sei danach sehr zähflüssig. Weiter müsste darauf geachtet werden, dass nicht in Randregionen Verkehrsaufkommen durch Tourismusangebote entstehen würden.

**C** Die Planung von Velorouten mit kantonaler Netzfunktion ist im Sachplan Veloverkehr in Kap. 3 detailliert festgehalten. Die beantragten Ergänzungen im KRP ergeben keinen Mehrwert.

**C** Die Nennung konkreter Velotypen im KRP erscheint nicht stufengerecht. Hingegen wird B83 wie folgt ergänzt: Im Rahmen von Anpassungen trägt er den rechtlichen, technischen und touristischen Entwicklungen angemessen Rechnung.

**E**

**D** Der Ansatz einer grundsätzlichen Überprüfung der Kompensation von kommunalen "Lasten zu Gunsten der Allgemeinheit" ist in einem grösseren Kontext prüfenswert, jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Richtplananpassungen.

**D**

**C** Diese Anfordernungen entsprechen dem Auftrag gemäss Bau- und Strassengesetzgebung. Es ist daher nicht zielführend, wenn der KRP darauf nicht hinweisen würde. Vielmehr sollen die Gemeinden das Thema im Rahmen ihrer Ortsplanungen angehen. Dabei soll sich der Bearbeitungsumfang an den lokal gegebenen Verhältnissen orientieren.

**C** Es handelt sich bei den beiden genannten Strategien um regionale Instrumente, welche im Sinne von Vorarbeiten jeweils in bestimmte kantonale Instrumente einfließen (z.B. kantonales Angebotskonzept ÖV, Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK). Sobald die Strategien abgeschlossen und in die entsprechenden Instrumente eingeflossen sind, werden sie in Form von konkreten Umsetzungsprojekten auch Eingang in den kantonalen Richtplan finden. Die Aufführung und Zusammenfassung sämtlicher regionaler Studien und Strategien im kantonalen Richtplan ist nicht stufengerecht.

**D** Das Projekt wurde vom TBA-OIK IV in enger Zusammenarbeit mit den Gemeindebehörden entwickelt und diese wussten und wissen immer über die nächsten Schritte Bescheid. Zudem wurden während der Projektierung bereits Sofortmassnahmen im Sinne der Schulwegsicherheit umgesetzt. Die Plan- und Kreditgenehmigung sind erfolgt. Gegenwärtig läuft die Ausführungsplanung für die Realisierung der Brücke. Der Baustart ist im Herbst 2019 geplant.

Nom / Catégorie	Appréciation	Remarque
<p><b>Gemeinde Münsigen</b></p> <p>Kapitel B8 «Planungsinstrumente» - Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr): Die Zielsetzung B83 nimmt nicht Bezug auf die aktuelle Situation der E-Mobilität (E-Bikes). Wir schlagen folgende Ergänzungen vor: B83 Der Kanton sorgt für ein attraktives und sicheres Netz an Velorouten für den Veloalltags- und den Velofreizeitverkehr. Er berücksichtigt die Anliegen des Langsamverkehrs bei Planung, Bau und Betrieb der Strassen. (Ergänzung:.) "Er fördert die E-Mobilität (E-Bikes) und berücksichtigt deren Bedürfnisse (z.B. Velobahnen) bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsträgern".</p> <p>Kapitel B8 «Planungsinstrumente» - öffentlicher Verkehr: Antrag auf Ergänzung B86: Der Kanton vertritt seine langfristigen Interessen der ÖV-Weiterentwicklung im Rahmen der ÖV-Planungen des Bundes (STEP-Prozess und weitere). (Ergänzung:.) "Er berücksichtigt dabei die Interessen der Gemeinden und holt sie im Prozess frühzeitig ab".</p> <p><b>Gemeinde Wangen a.d. Aare</b></p> <p>Der kombinierte Personenverkehr bezieht sich einzig auf den Zubringer auf den ÖV (Park + Ride, Bike + Ride), missachtet jedoch das Potential für die Schaffung von Fahrgemeinschaften, wie dies im Moos angeboten wird. Mit jeder Fahrgemeinschaft verschwindet mindestens 1 Fahrzeug von der Strasse, wie dies mit P+R und B+R ebenfalls der Fall ist. Daher scheint es sinnvoll, wenn auch das System Park + Drive (Fahrgemeinschaften) gefördert wird. Dies sollte - wie die Gemeinde das bereits im RGSK 2015 eingebracht hat - auch unterstützt werden. Die Ziele B51 sollten daher entsprechend angepasst werden.</p>		<p><b>B</b> Die Nennung konkreter Velotypen im KRP erscheint nicht stufengerecht. Hingegen wird B83 wie folgt ergänzt: Im Rahmen von Anpassungen trägt er den rechtlichen, technischen und touristischen Entwicklungen angemessen Rechnung.</p> <p><b>C</b> Die Interessen der Gemeinden fliessen über die regionalen Verkehrskonferenzen / Regionalkonferenzen in die kantonale Planung ein.</p>
<p><b>Stadt Bern</b></p> <p>Zielsetzungen B_62, Antrag: Die Gemeinden sind in der Aufzählung auch zu nennen: Standorte von Anlagen des kombinierten Verkehrs (Terminals) sind in Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen, Regionalkonferenzen und Planungsregionen, (einfügen:) "Gemeinden" sowie privaten Betreibern zu bezeichnen [...].</p> <p><b>Stadt Thun</b></p> <p>Zielsetzung B83 «kantonales Velonetz»: Hier stellen wir fest, dass sich die kantonalen Bemühungen sehr stark auf den ländlichen Raum konzentrieren, während die städtische Situation praktisch vollständig fehlt, bzw. an das Agglomerationsprogramm delegiert wird. Ist dies so richtig? Gerade im städtischen Kontext entstehen ja die besonders hohen Velofrequenzen und es stellen sich gleichzeitig besonders grosse Herausforderungen an die Netzinfrastruktur.</p> <p><b>Kanton Luzern</b></p> <p>Unsere (Region Luzern West) regionalen Teilrichtpläne Wanderwege sind gut 20-jährig und entsprechen teilweise nicht mehr der heutigen Situation. Sie sollen deshalb in den nächsten Jahren überarbeitet werden. Gleichzeitig haben sich die Bedürfnisse der Nutzenden gewandelt: Heute geht es im Freizeitverkehr nicht mehr nur um Wanderwege, sondern in erster Linie um attraktive Verbindungen für Fussgänger und Velofahrer. Zudem sind zunehmend Routen gefragt. Diese können kantonsübergreifend sein, wie das Beispiel der Herzroute (Veloweg Nr. 99) zeigt. Auch in diesem Punkt wünschen wir uns eine kantonsübergreifende Koordination und bitten Sie, entsprechende Schritte einzuleiten.</p> <p><b>Bürgerlich-Demokratische Partei - Kanton Bern</b></p> <p>Die BDP Kanton Bern stimmt den Massnahmen im Bereich Verkehr weitgehend zu. Eine gut ausgebaute und aufeinander abgestimmte Verkehrsinfrastruktur erachten wir als unumgänglich. Die RGSK führten zur Realisierung zahlreicher Projekte im Kanton Bern. Wir begrüssen deren Weiterentwicklung und Kontinuität. Auch bei den B-Massnahmen fordert die BDP Kanton Bern einen sorgsam Umgang von allenfalls betroffenen landwirtschaftlichen Nutzflächen.</p> <p><b>Grüne Kanton Bern</b></p> <p>Die Grünen Kanton Bern begrüssen folgende Anpassungen: - Die Weiterverfolgung von Massnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs im Verkehr (B20) - Die explizite Erwähnung von Velorouten (B83)</p> <p>MiV / Autobahnen: Zwar wird in Massnahme B4 weiterhin das Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung als Ziel definiert. Bei den Ausbaumassnahmen ist davon aber kaum etwas zu spüren. Die zur Erfüllung des Pariser Klimaabkommens notwendige Senkung der CO2-Emissionen auf Null bis 2050 sind mit einem Wachstum des Verkehrs nicht kompatibel (selbst bei einer raschen Elektrifizierung des Verkehrs). Die Grünen fordern deshalb, die Zielsetzung B41 folgendermassen anzupassen: B41 (neu): Der Kanton sorgt für die Fertigstellung des laufenden Nationalstrassenprojekts A5 nur in reduziertem Umfang mit einem zweispurigen Tunnel und ohne Anschlüsse im Stadtzentrum. Zusätzliche Erweiterungen des Strassennetzes - mit Ausnahme von einzelnen zur Stadtreparatur dienenden Projekten - werden abgelehnt.</p>		<p><b>C</b> Es ist unbestritten, dass auch das System Park+Drive (Fahrgemeinschaften) einen Beitrag zur Entlastung der Strasse leisten kann. Die Strassengesetzgebung sieht jedoch keine Kantonsbeiträge an Park+Drive-Anlagen vor, weshalb das Ziel B51 nicht angepasst werden kann. Der Kanton Bern engagiert sich im Rahmen seiner Möglichkeiten bereits heute - insbesondere in Gebieten mit schlechter ÖV-Erschliessung - beim Erstellen von Pooling-Angeboten (z.B. Covoiturage im Berner Jura). Wir erachten jedoch nach wie vor den ÖV als effizientestes Pooling-Angebot.</p> <p><b>B</b> Die Gemeinden werden im Strategiekapitel B in der Aufzählung zur Zielsetzung B_62 ergänzt.</p> <p><b>A</b> Das ist nicht korrekt. Allein schon die deutlich dichter festgelegten Veloalltagsrouten mit kantonaler Netzfunktion in den Agglomerationen wiederlegen dies. Sie basieren auf dem Velopotenzial, das im dicht besiedelten Raum naturgegeben grösser ist.</p> <p><b>E</b></p> <p><b>A</b></p> <p><b>C</b> Das Plangenehmigungsverfahren zum umstrittenen Projekt Westast ist sistiert. Eine Dialoggruppe erarbeitet bis im Sommer 2020 Vorschläge zum Vorgehen. Die Vorschläge der Dialoggruppe sind abzuwarten.</p>

Der generelle Eindruck der Richtplananpassungen 18 ist, dass dieser ohne grundlegende Änderung der bisherigen Entwicklung ausgeht. Das Verkehrswachstum und die Auswirkungen auf den Klimawandel werden nicht hinterfragt. Für die Grünen Kanton Bern ist 2018 klar: «gäng wie gäng» gibt's nicht mehr. Wenn wir das Ziel einer maximalen globalen Klimaerwärmung von 1.5°C vom Pariser Klimaübereinkunft erreichen wollen – d.h. eine katastrophale Klimaveränderung verhindern, ist ein Ausbaustopp beim Verkehr notwendig. Aus dieser Prämisse sind die Richtplananpassungen anzuschauen.

#### Grünliberale Partei Kanton Bern

Grundsätzlich stehen wir der Vollendung des Nationalstrassennetzes kritisch gegenüber. Die Grünliberalen sind klar der Auffassung, dass der Kapazitätsausbau nicht beliebig fortgesetzt werden kann, auch wenn die Mobilitätsnachfrage weiter steigt. Vielmehr ist eine Strategie zu entwickeln, wie die Funktionalität der Nationalstrassen auch in Überlastungsphasen gewährleistet werden kann.

Bei Nationalstrassenabschnitten, die aus der Agglomeration radial in Richtung Stadtzentrum führen und insbesondere stark durch Pendlerverkehr geprägt sind, stellt sich die Frage, ob der zusätzliche Verkehr vom städtischen Strassennetz übernommen werden kann. Es ist erforderlich, den Verkehr der Nationalstrasse auf die Kapazitäten des städtischen Strassennetzes abzustimmen. Anstelle von Kapazitätsausbauten auf diesen Nationalstrassenabschnitten, zumindest Richtung Kernstadt, sind vermehrt Dosierungskonzepte und generell Parkings für Car-Sharing bei den Autobahneinfahrten in Richtung Stadt zu realisieren.

Insbesondere das Projekt A5 «Westast Biel» ist in der aktuellen Form nicht tragbar und steht im eklatanten Widerspruch zu den im Richtplan definierten Raumplanungs- und Verkehrsentwicklungszielen. Ein Autobahnanschluss im Zentrum der Stadt Biel widerspricht der vom Kanton angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen und würde mit Sicherheit mehr motorisierten Individualverkehr in der Stadt zur Folge haben

Antrag Zielsetzung B41: Streichen "Der Kanton sorgt für die Fertigstellung des laufenden, vom Bund beschlossenen Nationalstrassenprojekts A5". Dafür ergänzen: "Auf die Fertigstellung des vom Bund beschlossenen Nationalstrassenprojekts A5 ist zu verzichten, sofern diese einen Anschluss im Zentrum der Stadt Biel vorsieht". Bei der Festlegung von Erweiterungen des Strassennetzes von nationaler Bedeutung (Engpassbeseitigung und Netzerweiterung) bringt der Kanton seine auf den Gesamtverkehr abgestimmten Interessen und Zielsetzungen rechtzeitig und wirkungsvoll ein und wirkt gegenüber dem Bund als verlässlicher Partner.

Wir teilen die «Hauptziele für die Raumentwicklung im Kanton Bern» (Ziele A-F), welche im Richtplan definiert sind. Es fehlen jedoch Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens. Gerade im Hinblick auf die Klimaziele ist es wichtig, dass der Kanton auch Anreize zur Reduktion des Verkehrsaufkommens schafft und damit einen nachhaltigen Beitrag zur Schonung der Ressourcen leistet. Wir schlagen entsprechend vor, folgendes neues Unterziel hinzunehmen:

Der Kanton leitet Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens ein. Massnahmen in den Bereichen Mobilitymanagement, Langsamverkehr, Raumplanung, ÖV, Shared Mobility und Anreize (Mobility Pricing) sind zu verfolgen.

#### Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern

Zielsetzung B83 Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) (Seite 15): Die Bestrebungen des Kantons Bern konzentrieren sich sehr stark auf den ländlichen Raum, während die städtischen Räume fast vollständig fehlen, bzw. an die Agglomerationsprogramme der Regionalkonferenzen delegiert werden. Gerade auf den städtischen Netzen und in der Agglomeration bestehen besonders grosse Velofrequenzen und Potentiale den Verkehr auf diesen Verkehrsträger umzulenken. Die nötige Koordination zwischen der kantonalen und der regionalen und städtischen Velonetzplanung ist im Richtplan ausdrücklich festzuhalten.

Zielsetzung B41 Nationalstrasse (Seite 9): Die Forcierung des Westast Biel gemäss dem Auflagenprojekt des ASTRA ist höchst umstritten. Das Projekt muss grundsätzlich überprüft werden. Die beiden Anschlüsse beim Bahnhof und im Bereich Strandboden tangieren das Stadtbild zu stark. Eine Realisierung des Westast in dieser Form wird von der SP Kanton Bern abgelehnt. Die Zielsetzungen in diesem Bereich sind deshalb wie folgt anzupassen:

Der Kanton sorgt für "die Überprüfung" des laufenden, vom Bund beschlossenen Nationalstrassenprojekts A5. Bei der Festlegung von Erweiterungen des Strassennetzes von nationaler Bedeutung (Engpassbeseitigung und Netzerweiterung) bringt der Kanton seine auf den Gesamtverkehr abgestimmten Interessen und Zielsetzungen rechtzeitig und wirkungsvoll ein und wirkt gegenüber dem Bund als verlässlicher Partner.

**A** Wir verweisen auf die Zielsetzungen (B11 und B20) und Massnahmen im Zusammenhang mit der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie und dem Bericht zum Energieverbrauch im Verkehr.

**A** Das Plangenehmigungsverfahren zum umstrittenen Projekt Westast ist sistiert. Eine Dialoggruppe erarbeitet bis im Sommer 2020 Vorschläge zum Vorgehen. Die Vorschläge der Dialoggruppe sind abzuwarten.

**C** Das Plangenehmigungsverfahren zum umstrittenen Projekt Westast ist sistiert. Eine Dialoggruppe erarbeitet bis im Sommer 2020 Vorschläge zum Vorgehen. Die Vorschläge der Dialoggruppe sind abzuwarten.

**D** Grundsätzlich muss die Aufnahme von neuen Inhalten / Projekten der öffentlichen Mitwirkung unterzogen werden, damit sich alle davon betroffenen Kreise dazu äussern können. Das geforderte Unterziel kann folglich im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung 2018 nicht aufgenommen werden. Im Kantonalen Richtplan, Strategie Kapitel B1 Gesamtverkehr werden die Stossrichtungen und Ziele der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern zusammengefasst. Darin wird auch die Handlungsmaxime "Verkehr vermeiden" aus der 3-V-Strategie aufgeführt. Dies soll insbesondere durch die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung erfolgen. Die gute Erreichbarkeit des Kantons Bern soll aber auch zukünftig gewährleistet werden. Im Übrigen ist festzuhalten, dass der Kanton Bern in verschiedenen der erwähnten Bereiche bereits heute Massnahmen umsetzt bzw. unterstützt.

**C** Das ist nicht korrekt. Allein schon die deutlich dichter festgelegten Veloalltagsrouten mit kantonaler Netzfunktion in den Agglomerationen widerlegen dies. Sie basieren auf dem Velopotenzial, das im dicht besiedelten Raum naturgegebener grösser ist. Die enge Zusammenarbeit der Planungsträger ist gesetzlich vorgegeben und selbstverständlich.

**C** Das Plangenehmigungsverfahren zum umstrittenen Projekt Westast ist sistiert. Eine Dialoggruppe erarbeitet bis im Sommer 2020 Vorschläge zum Vorgehen. Die Vorschläge der Dialoggruppe sind abzuwarten.

Nom / Catégorie	Appréciation	Remarque
<p>Die SP Kanton Bern unterstützt die auf Seite 3 der Richtplananpassungen vorgenommene Ergänzung, wonach die gute Erreichbarkeit des Kantons auch künftig gewährleistet bleiben soll, jedoch nicht nur durch Infrastrukturausbauten. Diese Ergänzung ist wichtig, weil jeder Ausbauschritt immer auch zusätzlichen Verkehr generiert.</p> <p><b>Förderverein Region Ganttrisch</b></p> <p>Verkehr und Siedlungsentwicklung und Kombinierte Mobilität:            Bezüglich des Arbeitsverkehrs konnten keine für das ganze Parkgebiet gültigen Probleme festgestellt werden. Es ist vor allem das mangelnde Mobilitätsangebot in der Freizeit, bei dem Lösungen gefragt sind. Die Grundachsen (vornehmlich Bahn) sollen in Zukunft gehalten werden. Mit der Definition der Knotenpunkte im Rahmen des REK (REK – regionales Entwicklungskonzept Ganttrisch) soll der Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel noch gestärkt werden. Neben dieser Grunderschliessung im Bereich ÖV sind grosse Gebiete des Parks zwar mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, jedoch in einer für den Berufs- und Tourismusverkehr ungenügenden Dichte. In diesen Gebieten wird nach Alternativen gesucht, um die Attraktivität der Orte nicht zu verlieren. Von Seiten der Tourismus-Anbieter ist die Situation eher unzufrieden stellend, die Grunderschliessung stellt ein Minimalangebot dar. Dies vor allem aufgrund der mangelnden ÖV Anbindungen in das südliche Gebiet des Naturparks Ganttrisch. Das Angebot ist zu wenig flexibel und führt zeitweise zu einer Überlastung der Strassen und Parkplätze durch den Individualverkehr, was im Gegensatz zum ungetrübten Naturerlebnis steht. Von Seiten der Kunden stellen auch die höheren Kosten des ÖV Angebotes im Gebiet ein Problem dar.</p> <p>Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr):            Der Vollzug über die Wanderwege ist im Bundesgesetz (Fuss- und Wanderweggesetz, FWG) geregelt. Der Naturpark Ganttrisch hat am kantonalen Sachplan Wanderrouthenetz vom 22. August 2012 (RRB Nr. 1212, nachgeführt am 15. Januar 2016) gemäss Artikel 58 des kantonalen Baugesetzes (BauG, BSG 721.0) die Eingabe mit dem Schreiben vom 17. August 2018 eingereicht. In den letzten 10 Jahren nahm die Zahl der Wandertage über 20% zu und ist ein wesentliches Element, das den Naturpark Ganttrisch auszeichnet und repräsentiert.</p> <p>Der kantonale Sachplan Veloverkehr legt die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr fest. Er fokussiert auf die Bedeutung der einzelnen Netzteile für den Veloverkehr und setzt damit Prioritäten bei jenen Routen, wo eine grosse Wirkung für den Veloverkehr zu erwarten ist. Der Sachplan ist ein Instrument zur Berücksichtigung des Veloverkehrs bei Strassenbau und -planung und bezeichnet wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen, an die der Kanton Beiträge leistet (Art. 59 SG). Zielsetzungen des Kantons: Der Kanton sorgt für ein attraktives und sicheres Netz an Velorouten für den Veloalltags- und den Velofreizeitverkehr. Er berücksichtigt die Anliegen des Langsamverkehrs bei Planung, Bau und Betrieb der Strassen.</p> <p>Für den Naturpark Ganttrisch sind oben erwähnten Zielsetzungen zu verfolgen. Ausgehend von regionalen Konzepten und Richtplänen sind der Sachplan Wanderrouthenetz sowie der Sachplan Veloverkehr im Bereich Langsamverkehr unbedingt zu ergänzen.</p> <p><b>Leist Oberbottigen</b></p> <p>B_1 Gesamtverkehr und B_2 Öffentlicher Verkehr: Der Aussage unter „B_1 Gesamtverkehr“, die Erschliessung mit der S-Bahn in der Region Bern sei gut, können wir uns nicht vollumfänglich anschliessen. Auf unserem Einzugsgebiet verbleibt (auch nach dem im Dezember 2018 bevorstehenden Fahrplanwechsel) die Bahnstation Riedbach, die nach wie vor nur im Stundentakt bedient wird. Diese Bahnstation befindet sich nur wenige Fahrminuten vom Hauptbahnhof Bern und vom Zentrum Bern-Brünnen/Westside entfernt. Die Einführung des Halbstundentakts ist hier überfällig. Wir schliessen uns daher der Zielsetzung Nr. 33 an, das Angebot der S-Bahn sei auszubauen. Dabei muss unseres Erachtens der flächendeckende Halbstundentakt Priorität vor der Realisierung anderer Massnahmen haben. Flächendeckend verstehen wir so, dass alle Haltestellen in der Agglomeration Bern in den Genuss des Halbstundentakts kommen.</p> <p>B_2 Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr): Wir begrüssen die Ergänzung in der Zielsetzung B21 in Bezug auf den Veloverkehr. Wie in der Zielsetzung B22 festgehalten, soll der „Geh- und Velosicherheit auf Schulwegen“ besonderer Beachtung geschenkt werden. Wir hoffen, dass sich diese Zielsetzungen positiv auf die schleppende Umsetzung der Schulwegsicherheit auf der Strecke Oberbottigen - Riedbach auswirkt und dort die Sicherheit der Fuss- und Velofahrenden, insbesondere der Schulkinder, innert nützlicher Frist verbessert wird.</p> <p><b>Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen</b></p> <p>B8 Planungsinstrumente: Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)            Die Routen sind nur mit Zustimmung der Eigentümer neu anzulegen oder zu verschieben. Wenn die Gemeinden Entschädigungen für Wanderwege erhalten, sollen sie den Unterhalt nicht an die Eigentümer delegieren können. Zusatzkosten (Umleitung, Absperrung und dergleichen) die bei der Ausübung der Eigentumsrechte (z.B. Waldbewirtschaftung) durch Fuss- und Veloverkehrswege entstehen, sind durch die unterhaltspflichtigen Gemeinden zu übernehmen. Signalisationen sind nur mit Zustimmung der Grundeigentümer anzubringen. Die Grundeigentümer sind für die negativen Effekte, die durch diese Mehrbelastung (Massierung) entstehen, schadlos zu halten.</p>	<b>A</b>	
	<b>D</b>	<p>Angebotsverbesserungen können im Rahmen der regionalen Angebotskonzepte angemeldet werden.</p> <p>Das ÖV-Angebot im Gebiet Ganttrisch widerspiegelt die Nachfragesituation. Wir weisen darauf hin, dass im Regionalpark Ganttrisch durch die heute fehlende Parkplatzbewirtschaftung ein ungenügender Anreiz für die ÖV-Benützung besteht.</p>
	<b>E</b>	Tatsächlich beeinflussen sich die verschiedenen Planungsinstrumente gegenseitig.
	<b>D</b>	Der Halbstundentakt Riedbach ist Bestandteil der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern und wird nach Abschluss der Infrastrukturausbauten im Raum Bern eingeführt.
	<b>E</b>	
	<b>E</b>	

Nom / Catégorie	Appréciation	Remarque
<p><b>Verkehrsclub der Schweiz VCS</b></p> <p>Kapitel B4: MiV / Autobahnen: Die zur Erfüllung des Pariser Klimaübereinkommens notwendige Senkung der CO2-Emissionen auf netto Null bis 2050 ist mit einem Wachstum des Verkehrs nicht kompatibel (selbst bei einer raschen Elektrifizierung des Verkehrs). Zwar wird in Massnahme B4 weiterhin das Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung als Ziel definiert. Bei den Ausbaumassnahmen ist davon aber kaum etwas zu spüren.</p> <p>Der VCS fordert deshalb, die Zielsetzung B41 folgendermassen anzupassen: B41 (neu): Der Kanton sorgt für die Fertigstellung des laufenden Nationalstrassenprojekts A5 nur in reduziertem Umfang und ohne Anschlüsse im Stadtzentrum. Zusätzliche Erweiterungen des Strassennetzes - mit Ausnahme von einzelnen zur Stadtreparatur dienenden Projekten - werden abgelehnt.</p> <p>Für den VCS ist 2018 klar: «gäng wie gäng» gibt's nicht mehr. Wenn wir das Ziel einer maximalen globalen Klimaerwärmung von 1.5°C einhalten – d.h. eine katastrophale Klimaerwärmung verhindern wollen, müssen wir jetzt mit grosser Entschlossenheit handeln. Auch der Kanton Bern anerkennt den Klimawandel und erwähnt ihn sogar im Richtplan (Seite 16, «Auf die Folgen des Klimawandels reagieren»). Der VCS Bern fordert ausdrücklich, dass auf den Klimawandel nicht nur reagiert wird, sondern dass das Problem proaktiv und an der Wurzel angepackt wird. «Massnahmen zur Sicherung der (Strassen)-Infrastruktur» sind leider bereits unumgänglich, aber letztendlich Symptombekämpfung.</p> <p>Der VCS Bern fordert die Anpassung der Zielsetzung B11: Die Ziele für die Mobilitätspolitik im Kanton Bern sind auf die nachhaltige Entwicklung gemäss den vier «V» (vermeiden, verlagern, verträglich gestalten, vernetzen) ausgerichtet. Zudem sind sie mit den Zielen des Klimaübereinkommens von Paris kompatibel und in der Gesamtmobilitätsstrategie wie folgt definiert: (...) Energieeffizient und erneuerbar: Der Verkehr soll energieeffizient und mit geringem Einsatz von nichterneuerbaren Energieträgern abgewickelt und der Einsatz von nicht erneuerbaren Energieträgern laufend gesenkt werden. Spätestens im Jahr 2050 soll der Verkehr vollständig klimaneutral ablaufen.</p> <p>Im Richtplan soll eine Abwägung zwischen öV und dem motorisierten Individualverkehr vorgenommen werden. Für eine ressourcenschonende Mobilität und für die Erreichung der Klima- und Umweltziele im Kanton Bern muss eine Priorisierung des öV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erfolgen. Nur mit einer Abwägung kann erreicht werden, dass die «zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse im nachfragestarken Agglomerations- und Regionalverkehr weitgehend mit öV abgedeckt» werden wie dies in Massnahmenblatt B_04 angestrebt wird.</p> <p>Antrag: Es ist eine zusätzliche Massnahme resp. ein zusätzliches Massnahmenblatt für die Priorisierung des öV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu ergänzen. Begründung: Die übergeordnete Zielsetzung des Richtplans (B11) ist ohne eine grundsätzliche Priorisierung des öV gegenüber dem MiV nicht zu erreichen.</p> <p>Der VCS begrüsst folgende Anpassungen: - Die Weiterverfolgung von Massnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs im Verkehr (B20) - Die explizite Erwähnung von Velorouten und die generelle Zielsetzung von B83.</p>	<p><b>C</b> Das Plangenehmigungsverfahren zum umstrittenen Projekt Westast ist sistiert. Eine Dialoggruppe erarbeitet bis im Sommer 2020 Vorschläge zum Vorgehen. Die Vorschläge der Dialoggruppe sind abzuwarten.</p> <p><b>A</b> Wir verweisen auf die Strategie (B1), die Zielsetzungen (B11 und B20) und Massnahmen im Zusammenhang mit der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie und dem Bericht zum Energieverbrauch im Verkehr.</p> <p><b>D</b> Wir verweisen auf die Strategie (B1), die Zielsetzungen (B11 und B20) und Massnahmen im Zusammenhang mit der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie und dem Bericht zum Energieverbrauch im Verkehr.</p> <p><b>D</b> Grundsätzlich muss die Aufnahme von neuen Inhalten / Projekten der öffentlichen Mitwirkung unterzogen werden, damit sich alle davon betroffenen Kreise dazu äussern können. Die Massnahme kann folglich im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung 2018 nicht mehr aufgenommen werden. Wie in der Eingabe dargelegt, ist die gewünschte Massnahme im Massnahmenblatt B_04 sowie im Strategiekapitel B1 "Gesamtmobilitätsstrategie" weitgehend enthalten.</p> <p><b>A</b></p>	
<p><b>Privat 01</b></p> <p>Le trafic individuel motorisé n'est pas assez ambitieux et date encore du 20e siècle. Pourquoi ne pas lancer des études de faisabilité sur des systèmes d'autopartage pour éviter que des voitures restent 95% du temps dans un garage, de covoiturage pour permettre la mobilité de tous, de taxi électriques sans chauffeurs pour désencombrer les routes.</p>	<p><b>C</b> Nul ne conteste que le covoiturage peut contribuer à désencombrer les routes. Le canton promeut la mise en place d'offres en la matière dans les limites de ses possibilités, tout particulièrement aux endroits insuffisamment desservis par les TP (il le fait dans le Jura bernois par exemple). Les TP n'en restent pas moins considérés comme l'offre de déplacement en commun la plus efficiente.</p>	

### Regionalkonferenz Oberland-Ost

Gebirgslandeplätze: Zudem bitten wir Sie folgende Aussage zu prüfen: "Der Kanton befürwortet die Schaffung von Landschaftsruhezonen im Gebirge." Diese Aussage steht nicht in direktem Zusammenhang nur mit den Gebirgslandeplätzen. Allenfalls ist er zu streichen oder in einem anderen Kapitel aufzunehmen.

**B** Der entsprechende Satz im Strategiekapitel B7 unter "Gebirgslandeplätze restriktiv nutzen" wird gestrichen.

Zur Thematik der Gebirgslandeplätze (Seite 15 der Anpassung): Die Thematik der Gebirgslandeplätze wurde in den letzten Jahren ausführlich diskutiert. Auch wenn die nun vom Bund gefällte Entscheidung, die Gebirgslandeplätze auf 40 zu reduzieren nicht ohne Nebengeräusche über die Bühne ging, sind wir der Meinung, dass auf weitergehende Aussagen im kantonalen Richtplan verzichtet werden sollte. Daher beantragen wir, den Satz «der Kanton verfolgt eine restriktive Nutzung der Gebirgslandeplätze im BLN Gebieten» wie folgt zu ersetzen: Der Kanton stützt den Status Quo der aktuellen Nutzung der Gebirgslandeplätze. Restriktionen sollen nur bei gleichwertigem oder besserem Ersatz erfolgen.

**C** Der Schutzgedanke ist in BLN-Gebieten von hoher Wichtigkeit. Eine Lockerung der Formulierung würde diesem Gedanken widersprechen. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

### Gemeinde Buchholterberg

Der Gemeinderat stimmt der Anpassung des Strategiekapitels B7 zu.

**A**

### Gemeinde Lyss

Da das Siedlungsgebiet von Lyss auch von Flugbewegungen betroffen ist, begrüßen wir die vom Kanton im Strategiekapitel B7 erwähnten Zielsetzungen, wonach vermehrt bei Gesuchen um Änderungen und Erweiterungen von Anlagen grösstes Gewicht auf die Beurteilung der Umwelt- und Lärmsituation gelegt wird. Auch dass vom Flugfeldbetreiber die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften sowie die vorsorglichen Massnahmen dazu verlangt werden.

**A**

### Gemeinde Münsigen

Die Zielsetzung „Anbindung an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren sichern“ tönt aus heutiger Optik zwar etwas tönern (Konkurs der Skywork vor einigen Monaten sowie x Versuche anderer in- und ausländischer Fluggesellschaften, vom Flughafen Belp aus einen wirtschaftlich sinnvollen und nachhaltig erfolgreichen Flugbetrieb realisieren zu können), ist aber wohl als strategische Zielsetzung des Regierungsrates richtig. Diese strategische Zielsetzung des Regierungsrates darf aber unter keinen Umständen dazu führen, dass sich der Kanton an einer privatrechtlich organisierten Luftfahrtgesellschaft mit Risikokapital und/oder Darlehen beteiligt oder deren Betrieb subventioniert.

**A** Der Antrag wird zur Kenntnis genommen. Da der Richtplan ein Raumplanungsinstrument ist, werden in ihm grundsätzlich keine finanziellen Ziele definiert. Daher ist von vornherein ausgeschlossen, dass sich der Kanton, aufgrund von Zielsetzungen im Richtplan, zu Beteiligungen an privatwirtschaftlichen Luftfahrtunternehmen verantwortlich sieht. Zudem sieht das im Entwurf vorliegende Gesetz über die Beteiligung an der Flughafen Bern AG (BFG) explizit keine Beteiligungen an Luftfahrtgesellschaften oder an einem Linienbetrieb vor.

Münsigen ist direkt vom Flughafen betroffen. Nebst den Unbestrittenen wirtschaftlichen Vorteilen (Arbeitsplätze, Zulieferbetriebe usw.) sind für Münsigen auch die Auswirkungen auf Lärm und Umwelt und indirekt auch die finanziellen Belastungen des Kantons relevant. Es muss zudem beachtet werden, dass Bern sehr gut (zukünftig in den Hauptverkehrszeiten im Viertelstundentakt) mit den grossen Flughäfen Zürich, Genf und Basel verbunden ist.

**A**

### Gemeinde Muri b. Bern

Muri b. Bern anerkennt die wichtige Funktion des Flughafens Bern für die regionale wirtschaftliche Entwicklung. Ein massvoller und sorgfältiger Ausbau der Flughafeninfrastruktur wird begrüsst. Jedoch ist dabei darauf zu achten, dass die aktuell bewilligten Betriebszeiten (06.00 bis 23.00) nicht ausgeweitet werden. Dies sollte zusätzlich bei den Zielsetzungen ergänzt werden.

**C** Die Kompetenz zur Festlegung der Betriebszeiten des Flughafens Bern liegt beim Bund (SIL-Konzept bzw. SIL-Objektblätter). Aus seiner Sicht sieht der Kanton Bern keine Ausweitungen der Betriebszeiten vor. Zudem ist der Richtplan ein Raumplanungsinstrument, daher werden in ihm keine betrieblichen resp. arbeitsrechtlichen Zielsetzungen definiert. Der Antrag wird daher nicht berücksichtigt.

### Gemeinde Oberbipp

Das Kapitel Luftverkehr dreht sich massgeblich um den Flughafen Bern sowie Gebirgslandeplätze und Aussenlandungen. Leider sind darin keine Aussagen zu den Südlandungen des Flughafens Basei-Mulhouse zu finden. Diese führen entlang des Jura-Südfusses auch über Berner Gemeinden (Karten-Beilage in der Originalstellungnahme). Mit der deutlich feststellbaren Zunahme des Luftverkehrs steigen auch die Lärmemissionen auf die Gemeinden im Oberaargau. Es wäre wünschenswert, wenn sich die Richtplanung dieser Thematik annimmt und entsprechende Massnahmen trifft.

**D** Der Richtplan ist nicht das Gefäss für solche Forderungen und Strategieformulierungen. Hierbei handelt es sich um interkantonale Fragestellungen, die allenfalls in interkantonalen Konferenzen zur Diskussion gebracht werden können. Der Antrag wird daher nicht berücksichtigt.

### Evangelische Volkspartei Kanton Bern EVP

Änderung, mit denen wir sehr zufrieden sind:

Die restriktive Nutzung von Gebirgslandeplätzen in BLN-Gebieten und die Schaffung von Landschaftsruhezonen (B7).

**A**

### Grüne Kanton Bern

Die Grünen fordern folgende Anpassung (S. 12): "Der Flughafen Bern dient weiter den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen und soweit als nötig (anstatt "möglich") der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport(...)"

**C** Dieser Antrag stellt einen Widerspruch zum SIL-Objektblatt des Flughafens Bern dar. Der kantonale Richtplan darf keine Widersprüche zum SIL enthalten. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

Luftverkehr ist wegen seiner grossen CO<sub>2</sub>-Emissionen eine der schädlichsten Mobilitätsformen für das Klima. Ausserdem führt die Lärmbelastung zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Natur, insbesondere in BLN-Gebieten. Die Grünen Kanton Bern fordern folgende Anpassung:

Spannungsfeld der Bedürfnisse zum Flughafen Bern berücksichtigen (Seite 12): Der Flughafen Bern steht im Spannungsfeld verschiedener Bedürfnisse, namentlich Wirtschaft, Regionalpolitik, Umwelt, Gesundheit und Siedlungsentwicklung. Für den Linienverkehr ist im Kanton einzig der Flughafen Bern – als Regionalflughafen der Hauptstadtregion – massgebend. Das Angebot wird von verschiedenen Fluggesellschaften privatwirtschaftlich ohne finanzielle Unterstützung (neu statt "nachfrageorientiert) des Kantons erbracht.

### Grünliberale Partei Kanton Bern

Antrag Ergänzung Zielsetzung B71 am Schluss: "Der Flughafen sowie der Betrieb der Fluglinien muss wirtschaftlich eigenständig sein. Insbesondere sind Ausbauprojekte nur dann ins Auge zu fassen, wenn deren Wirtschaftlichkeit gut begründet ist und sie lärmverträglich sind."

Begründung: Der Flugverkehr weist schon jetzt viele Externalitäten auf, für die er kostenmässig nicht aufkommen muss. Die volkswirtschaftlichen Kosten sind also weitaus höher, als sie betriebswirtschaftlich bei den Fluggesellschaften und beim Flughafen anfallen. Es soll zumindest sichergestellt werden, dass der Kanton Bern hier nicht zusätzlich noch für betriebswirtschaftliche Kosten aufkommt und somit auch eine diesbezüglich unrentable Branche subventioniert.

Antrag zur Ergänzung Zielsetzung B71: Der Kanton unterstützt den Flughafen Bern in seiner Funktion als Regionalflughafen. Der Flughafen Bern stellt die Infrastruktur für den Linien- und Charterverkehr zur Verfügung, um die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und der Hauptstadtregion Schweiz an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren zu sichern, "sofern diese mit dem Zug ungenügend erreichbar sind" (Ergänzung). Die Entwicklung des Flughafens soll sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen richten.

Begründung: Flugverkehr über kurze Distanzen zu Destinationen, welche mit dem Zug erschlossen sind, ist ökologisch und ökonomisch nicht sinnvoll und muss nicht durch den Regionalflughafen Bern sichergestellt werden.

### Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern

Die Zielsetzung B73 (Seite 13) ist zu präzisieren. Der Schutz vor Lärmimmissionen zugunsten der in der Nähe des Flughafens Bern lebenden Bevölkerung ist ausdrücklich zu nennen. Wir regen folgende

Ergänzung an: Der Kanton setzt sich für eine möglichst umweltschonende Abwicklung des Luftverkehrs ein "und sorgt dafür, dass die Lärmimmissionen der in der Nähe des Flughafens Bern lebenden Bevölkerung begrenzt und reduziert wird".

Die neuen Formulierungen lösen bei der SP Kanton Bern Skepsis aus. Falls diese Formulierungen als Grundlage für eine Mitfinanzierung des Betriebs des Flughafens Bern durch den Staat dienen soll, werden sie abgelehnt. Die Grossregion Bern und der Kanton Bern sind via ÖV und die Flughäfen Basel, Genf und Zürich in vertretbarer Anreisedistanz gut erschlossen. Eine Subventionierung des Charter- und Linienverkehrs wird strikt abgelehnt. Die Formulierung in B71 ist im Sinne dieser Ausführungen zu überarbeiten.

### Sozialdemokratische Partei Stadt Bern

Nicht einverstanden sind wir mit der Aussage, dass der Kanton die Flugplatzbetreiberin bei der Ansiedlung von zusätzlichen Dienstleistungs- und Produktionsbetrieben der Luftfahrt unterstützen will. Das kürzliche Scheitern der Skywork Airline hat einmal mehr gezeigt, dass kein Bedarf an Linien- oder Charterflügen ab Bern-Belp besteht. Der Nutzen für den Standort Bern ist generell fraglich. Der Regionalflugplatz Bern-Belp sollte sich deshalb konsequent als Rettungsbasis und für zivile Flüge des Bundes positionieren. Die Ausführungen im Richtplan müssen entsprechend angepasst werden.

Wir begrüssen grundsätzlich die Aussagen zum Regionalflugplatz Bern-Belp, wonach der Flugverkehr möglichst umweltschonend abgewickelt werden soll, was vor allem auch die Einhaltung und Kontrolle der Lärmgrenzwerte und der Betriebszeiten sowie eine wirksame Parkplatzbewirtschaftung bedeutet. Hier vermischen wir klarere Aussagen.

**C** Der Antrag wird nicht berücksichtigt, da im Richtplan keine finanziellen Ziele definiert werden. Der Richtplan ist ein Raumplanungsinstrument.

**C** Da der Richtplan ein Raumplanungsinstrument ist, werden in ihm grundsätzlich keine finanziellen Ziele definiert. Die finanziellen Ziele sowie die Unterstützungsmöglichkeiten des Kantons werden in dem im Entwurf vorliegenden Gesetz über die Beteiligung an der Flughafen Bern AG (BFG) festgelegt. Der Antrag wird daher nicht berücksichtigt.

**C** Die Ergänzung ist unnötig, da die Luftfahrt bei vergleichbar attraktiven Bahn- oder Busverbindungen nicht konkurrenzfähig ist. Die Entwicklung der Flugverbindungen zwischen der Schweiz und Paris zeigt das exemplarisch. Zudem hat der Kanton keinen Einfluss auf das Flugangebot. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

**C** Dem Antrag wird bereits Rechnung getragen. Der Kanton setzt sich für eine umweltschonende Abwicklung des Luftverkehrs ein, was die Lärmimmissionen beinhaltet. Zudem sind die Lärmgrenzwerte gemäss SIL einzuhalten. Eine explizite Erwähnung ist daher nicht nötig. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

**C** Da der Richtplan ein Raumplanungsinstrument ist, werden in ihm grundsätzlich keine finanziellen Ziele definiert. Die finanzielle Ziele sowie die Unterstützungsmöglichkeiten des Kantons werden in dem im Entwurf vorliegenden Gesetz über die Beteiligung an der Flughafen Bern AG (BFG) festgelegt. Zudem hat der Kanton keinen Einfluss auf das Flugangebot. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

**C** Im SIL-Objektblatt des Flughafens Bern werden dessen Funktionen vom Bund klar und verbindlich definiert. Der kantonale Richtplan darf keine Widersprüche zum SIL enthalten. Zudem hat der Kanton keine rechtliche Grundlage, direkt Einfluss auf die betrieblichen Aktivitäten von privatwirtschaftlichen Unternehmen zu nehmen. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

**C** Die drei Themen werden in den Erläuterungen zum Kapitel B7 im Abschnitt "Der Kanton erwartet von der Flughafenbetreiberin:" abgehandelt. Dabei kann festgehalten werden, dass die Umweltgesetzgebung die Lärmgrenzwerte festlegt. Diese sind zwingend einzuhalten und müssen nicht nochmals explizit erwähnt werden. Sie sind nicht Bestandteil des Richtplans. Die Kompetenz zur Festlegung der Betriebszeiten des Flughafens Bern liegt beim Bund (SIL-Konzept bzw. SIL-Objektblätter). Der Kanton erwartet von der Flugplatzbetreiberin eine bedarfsgerechte Parkplatzbewirtschaftung, eine explizite Erwähnung im Richtplan ist nicht vorgesehen. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

### SVP Kanton Bern

Für die SVP Kanton Bern stellt die Verbesserung der Verkehrserschliessung im Kanton Bern einen sehr gewichtigen politischen Schwerpunkt dar. Qualitativ gute Verkehrsinfrastrukturen sind eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung von Regionen. Mit der Bundeshauptstadt, zahlreichen Tourismusregionen und vielen grossen Unternehmungen ist der Kanton Bern angewiesen auf funktionierende Infrastruktur, dies insbesondere auch im Luftverkehr. Dem Flughafen Bern kommt dabei besondere Bedeutung zu, auch wenn momentan als Folge des Groundings von Skywork schwierige Verhältnisse herrschen. In wirtschaftlicher Hinsicht ist hierbei die Wichtigkeit für den Tourismus hervor zu streichen. Die Aufnahme des Strategiekapitels B7 "Luftverkehr" in den Richtplan erachten wir daher als sinnvoll und stimmen auch den unter B71-B73 formulierten Zielsetzungen zu.

**A**

### Berner KMU

Der Bund hat die Rahmenbedingungen für die Luftfahrt geregelt, womit kein rechtlicher Raum für kantonale Regelungen besteht. Der Kanton soll insbesondere keine restriktiveren Regelungen treffen. Die Auslegung des Begriffs der "möglichst umweltschonenden Abwicklung des Flugverkehrs" darf nicht dazu führen, dass die Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebes wirtschaftlich verunmöglicht wird. Im stipulierten Rahmen ist gegen die Anpassungen nichts einzuwenden.

**A**

### Förderverein Region Gantsch

Der Flughafen Bern stellt die Infrastruktur für den Linien- und Charterverkehr zur Verfügung, um die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und der Hauptstadtregion Schweiz an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren zu sichern. Die Entwicklung des Flughafens soll sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen richten. Der Kanton setzt sich für eine möglichst umweltschonende Abwicklung des Luftverkehrs ein. Zur Sicherstellung des öffentlichen Interesses sowie der nachhaltigen Entwicklung erachtet der Kanton die bestehenden Heliports, Flugfelder und Gebirgslandeplätze als ausreichend. Der Naturpark Gantsch blickt kritisch auf den geplanten Südanflug, welcher auch das Parkgebiet beeinträchtigen könnte. Wir erwarten vom Kanton Bern, dass er den Umweltschuttern genügend Aufmerksamkeit schenkt.

**A**

Der Antrag ist grundsätzlich richtig. Die Interessensabwägung ist bei den planerischen Vorgaben eine zwingende Selbstverständlichkeit. Der Kanton setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für die Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen ein. Flugtechnische resp. aviatische Regulationen zu den Regionalfugplätzen liegen im Kompetenzbereich des Bundes (SIL-Konzept bzw. SIL-Objektblatt). Anliegen betreffend die Anflugschneisen des Regionalfugplatzes Bern können allenfalls im Rahmen der nächsten SIL-Revision eingebracht werden. Die Bemerkung wird zur Kenntnis genommen.

### Handels- und Industrieverein des Kantons Bern

Für den HIV stellt die Verbesserung der Verkehrserschliessung im Kanton Bern einen sehr gewichtigen politischen Schwerpunkt dar. Qualitativ gute Verkehrsinfrastrukturen sind eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung von Regionen. Mit der Bundeshauptstadt, zahlreichen Tourismusregionen und vielen grossen Unternehmungen ist der Kanton Bern angewiesen auf funktionierende Infrastruktur, dies insbesondere auch im Luftverkehr. Dem Flughafen Bern kommt dabei besondere Bedeutung zu, auch wenn momentan als Folge des Groundings von Skywork schwierige Verhältnisse herrschen. In wirtschaftlicher Hinsicht ist hierbei die Wichtigkeit für den Tourismus hervor zu streichen. Die Aufnahme des Strategiekapitels B7 "Luftverkehr" in den Richtplan erachten wir daher als sinnvoll und stimmen auch den unter B71-B73 formulierten Zielsetzungen zu.

**A**

### Hauseigentümergebiet Kanton Bern HEV

Als sinnvoll erachten wir – weil orts- und regionsübergreifend – die Einführung des Strategiekapitels «Luftverkehr»

**A**

### Interessengemeinschaft Ländlicher Raum

Die IG Ländlicher Raum begrüsst, dass der Kanton den Flughafen Bern in seiner Funktion als Regionalflyer unterstützt und dies explizit im Richtplan verankert (B71)

**A**

### Verkehrsclub der Schweiz VCS

Ergänzung B71: "(...) Die Entwicklung des Flughafens soll sich nach dem nachzuweisenden ("nachzuweisend" neu eingefügt) regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen richten."

**C**

Der Kanton kann einen Flugplatzhalter nicht dazu verpflichten, ihm bei einem Vorhaben einen Bedarfsnachweis zu liefern oder das öffentliche Interesse zu begründen. Begründungen für ein Bauvorhaben oder eine Betriebsänderung sind immer Teil des Genehmigungsgesuchs, das er gemäss den Bestimmungen im Luftfahrtgesetz (LFG) resp. der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) dem BAZL einzureichen hat. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

Luftverkehr ist wegen seiner grossen CO2-Emissionen eine der schädlichsten Mobilitätsformen für das Klima. Ausserdem führt die Lärmbelastung zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Natur, insbesondere in BLN-Gebieten. Der VCS fordert folgende Anpassungen (in rot): Zahlreiche Änderungsvorschläge in der Originalstellungnahme.

**A**

Der VCS fordert folgende Anpassung (S. 12): "Der Flughafen Bern dient weiter den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen und soweit als nötig (anstatt "möglich") der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport.(...)"

**C**

Dieser Antrag stellt einen Widerspruch zum SIL-Objektblatt des Flughafens Bern dar. Der kantonale Richtplan darf keine Widersprüche zum SIL enthalten. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

Änderungen zu Heliports und Flugfelder (S. 13): "Der Kanton legt bei Gesuchen um Änderungen und Erweiterungen von Anlagen grösseres Gewicht auf die Beurteilung der Umwelt- und Lärmsituation. Vom Flugfeldbetreiber werden die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften sowie die vorsorglichen Massnahmen dazu nachgewiesen (neu). Bei bewilligungspflichtigen Ausbau- und Erweiterungsvorhaben oder anderen Massnahmen, durch welche die Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) ausgeschöpft und die heutigen Lärmemissionen ("wesentlich" gestrichen) erweitert würden, verlangt der Kanton, dass der Flugfeldbetreiber in einem Konzept aufzeigt, aus welchen Gründen des öffentlichen Interesses das geplante Vorhaben vertretbar ist, welche Optimierungen angestrebt werden und mit welchen konkreten Massnahmen die Lärmemissionen stabilisiert werden. Der Kanton verlangt von Haltern und Betreibern von Flugfeldern und Heliports bei jedem Gesuch den Nachweis (anstatt "kann verlangen"), dass der Ausbaubedarf vorhanden ist.

Umformulierung B72: "(...) in aktuellen SIL Objektblättern konkretisiert werden und dass dabei vorrangig den ökologischen Interessen Rechnung getragen wird ("vorrangig den ökologischen Interessen, statt "verschiedene Interessen ausgewogen").

Der VCS Bern fordert folgende Anpassung (S. 12): "Der Flughafen Bern steht im Spannungsfeld verschiedener Bedürfnisse, namentlich Wirtschaft, Regionalpolitik, Umwelt, Gesundheit und Siedlungsentwicklung. Für den Linienverkehr ist im Kanton einzig der Flughafen Bern – als Regionalflughafen der Hauptstadtregion – massgebend. Das Angebot wird von verschiedenen Fluggesellschaften privatwirtschaftlich ohne finanzielle Unterstützung (neu statt "nachfrageorientiert") des Kantons erbracht".

B73: "Der Kanton befürwortet die Infrastruktur und Flüge, bei der die Luftfahrt dem öffentlichen Interesse dient, verfolgt aber eine zurückhaltende Politik bei Flügen von mehrheitlich (anstatt "rein") privatem Interesse. Als Flüge von privatem Interesse gelten Flüge von und zu ausländischen Feriendestinationen und europäischen Städten, die auf dem Landweg gut erschlossen sind (ganzer Satz ergänzt). (...)"

Gebirgslandeplätze restriktiv nutzen (Seite 13) - Umformulierung: "Gebirgslandeplätze (GLP) erfüllen primär für Materialtransporte, Rettungsflüge und für die Ausbildung von Piloten und die Übung im Gebirge eine wichtige Funktion. Touristische und sportliche Bedürfnisse stehen in direktem Widerspruch zu den Prinzipien des nachhaltigen Tourismus sowie zu strengen Schutzgedanken, namentlich in den BLN-Gebieten. Der Kanton verfolgt eine restriktive Nutzung der Gebirgslandeplätze in BLN-Gebieten, die sich auf Rettungs- und Ausbildungsflüge sowie Materialtransporte beschränkt. Der Bund hat die Anzahl Gebirgslandeplätze in der Schweiz auf maximal 40 beschränkt, sieben davon befinden sich im Kanton Bern. Der Kanton befürwortet die Schaffung von Landschaftsruhezonen im Gebirge und unterstützt den Bund bei der Schliessung von Gebirgslandeplätzen".

### Flughafen Bern AG

Richtplan Erläuterungen 18 Passus Flughafen Bern, Absatz 2 mit Ergänzungen: Der öffentlich zugängliche Luftverkehr und der individuelle Geschäftsreiseverkehr dienen der Wirtschaft und dem Tourismus in der Grossregion. Diese Verkehrssegmente schaffen Standortvorteile für ansässige und neu anzusiedelnde Unternehmen. Ebenso ist die zentrums- und zeitnahe Abwicklung von Rettungs-/ Repatriierungsflügen und Organtransporten für die Region von öffentlichem Nutzen.

Passus B71 mit Ergänzungen und Änderungen:

Der Kanton unterstützt den Flughafen Bern in seiner Funktion als Regionalflughafen. Der Flughafen Bern stellt die Infrastruktur für den öffentlich zugänglichen Luftverkehr, den individuellen Geschäftsreiseverkehr sowie öffentlich relevanter Spezialverkehr (Bundesflüge, diplomatischer Verkehr, Rettungsflüge und Organtransporte, etc.) (streichen: "Linien und Charterverkehr") zur Verfügung, um die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und der Hauptstadtregion Schweiz an den internationalen Luftverkehr (streichen: "Linienverkehr") und die wichtigsten europäischen Zentren zu ermöglichen (streichen: "sichern") Die Entwicklung des Flughafens soll sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen richten.

**C** Der Kanton kann einen Flugplatzhalter nicht dazu verpflichten, ihm bei einem Vorhaben einen Bedarfsnachweis zu liefern oder das öffentliche Interesse zu begründen. Begründungen für ein Bauvorhaben oder eine Betriebsänderung sind immer Teil des Genehmigungsgesuchs, das er gemäss den Bestimmungen im Luftfahrtgesetz (LFG) resp. der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) dem BAZL einzureichen hat. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

**C** Die Interessensabwägung ist bei den planerischen Vorgaben eine zwingende Selbstverständlichkeit. Die Schutzinteressen werden zudem in der Zielsetzung B73 ausdrücklich genannt. Eine weitere Verschärfung der Formulierung ist daher nicht nötig. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

**C** Der Antrag wird nicht berücksichtigt, da im Richtplan keine finanziellen Ziele definiert werden. Der Richtplan ist ein Raumplanungsinstrument.

**C** Hier sollen nur die Flüge thematisiert werden, die volkswirtschaftlich nicht von Interesse sind (Sportfliegerei, nicht aber Geschäftsfliegerei). Deshalb ist die Formulierung rein privates Interesse korrekt. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

**C** Der Bund hat 2017 gegen den Willen des Regierungsrates zwei GLP (beide im Kanton Bern) aufgehoben und die maximale Anzahl auf 40 beschränkt. Im Kanton Bern ist das Thema damit derzeit erledigt. Eine weitere Verschärfung der Formulierung ist daher nicht nötig. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

**D** Der Erläuterungsbericht ist nicht Gegenstand der Mitwirkung resp. der Richtplananpassungen.

**C** Im SIL-Objektblatt zum Regionalflughafen Bern wird dessen Funktion bereits ausführlich spezifiziert. Zielsetzungen im Richtplan dürfen nicht in Widerspruch zum Inhalt der SIL-Objektblätter sein. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

### Gemeinde Diemtigen

Preisgünstigen Wohnraum fördern: Aus unserer Sicht wird immer mehr preisgünstiger Wohnraum in den Städten geschaffen. Es weckt den Anschein, dass die ländlichen Regionen in den Hintergrund gedrängt werden. Dies ergibt eine Umverteilung der Bevölkerung. Das Angebot sowie die Nachfrage von preisgünstigem Wohnraum verschieben sich somit. Wohnraum im ländlichen Gebiet ist tendenziell günstiger als in der Stadt. Die Vermietung von Wohnraum in ländlichen Regionen wird erschwert. Weiter sind die ländlichen Regionen mit einer solchen Umverteilung mit zusätzlichen leerstehenden Wohnungen und einer geförderten Bevölkerungsabwanderung konfrontiert. Durch eine optimale Ausnutzung der bestehenden Bausubstanz auf dem Land kann der Abwanderung entgegengewirkt werden.

Antrag: Wir sind der Ansicht, dass preisgünstiger Wohnraum sowie attraktive Arbeitsplätze vor allem in den ländlichen Gebieten gefördert werden sollen und nicht nur in städtischen Gebieten. Dies hat den weiteren Vorteil, dass die Verkehrsbelastungen in den Agglomerationen (z. B. Bern) minimiert werden können. Die bestehende Bausubstanz soll, trotz den Einschränkungen zum Bauen ausserhalb Bauzone, ausgeschöpft werden können.

### Gemeinde Ittigen

Massnahme A\_08: Der Einwohnergemeinde fällt auf, dass die Festlegungen in verschiedenen RGSK im Zusammenhang mit Wohnraumerweiterungen im Rahmen der Richtplananpassungen keinerlei Beachtung geschenkt wurde. Insbesondere wurden die als Festsetzung genehmigten und als Vorranggebiete Wohnen vorgesehenen Gebiete der Gemeinde Ittigen (Chappelisacher a und b) nicht in das Massnahmenblatt A\_08 aufgenommen. Soll zudem wie in den Strategien (vgl. D1) auch preisgünstiger Wohnraum gefördert werden, erscheint der Nachvollzug der von den Regionalkonferenzen erarbeiteten Pläne als erforderlich.

Wir beantragen, die beiden im regionalen Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2. Generation als Vorranggebiete Wohnen vorgesehenen Gebiete Chappelisacher a und b (gemäss öffentlich aufgelegten Plänen der Einwohnergemeinde ZPP M und ZPP L) als Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonaler Sicht im Massnahmenblatt A\_08 zu bezeichnen.

### Gemeinde Köniz

Mit der Themensetzung im kantonalen Richtplan erhält die Thematik ein höheres öffentliches Interesse. Wir bitten den Kanton, die Begriffsverwirrung zwischen preisgünstigen Wohnraum und dem gemeinnützigem Wohnraum zu klären - diesbezüglich wird eine Bereinigung im Strategiekapitel angeregt - damit die unterschiedlichen Begriffspaare nicht für denselben Inhalt verwendet werden.

Der Gemeinderat begrüsst die Aufnahme der Thematik des preisgünstigen Wohnens in den kantonalen Richtplan. Die wachsenden Bevölkerungszahlen in den Schweizer Agglomerationen verdeutlichen, dass städtische Räume an Attraktivität gewinnen. Damit verbunden ist ein Anstieg der Wohnungs- und Immobilienpreise, die zu einer Veränderung der Bevölkerungsstruktur führt. Aufgrund dieser Herausforderungen ist „Preisgünstiges Wohnen“ in den letzten Jahren zu einem zentralen Thema der Stadt- und Gemeindeentwicklung geworden. 2017 ist in Köniz der Gegenvorschlag zur „Initiative Bezahlar Wohnen in Köniz“ von der Stimmbewölkerung angenommen worden. Gegen die Bestimmungen zur Förderung des preisgünstigen Wohnungsbaus und dessen Verankerung im kommunalen Baureglement ist eine Beschwerde hängig. Um künftig den Umgang mit dieser Thematik kantonal zu koordinieren und die Gemeinden zu unterstützen, kann es für die nächste Richtplananpassung sinnvoll sein, ein entsprechendes Massnahmenblatt zu erarbeiten.

### Gemeinde Münsigen

In der textlichen Erläuterung zum Thema preisgünstiger Wohnraum wird leider nur auf den Neubau von Wohnungen Bezug genommen. Günstiger Wohnraum lässt sich aber oft günstiger in Bestandesbauten realisieren oder erhalten. Diese Tatsache sollte im Erläuterungstext nicht vergessen werden. Wir erwarten entsprechende Ergänzungen und falls nötig auch eine Zielsetzung zu preisgünstigen Wohnungen in Bestandesbauten.

### Gemeinde Muri b. Bern

Die restriktive Einzonungspolitik des Kantons wird nach unserem Ermessen zwischenzeitlichen zu einer Abschwächung des Wohnungsbaus und folglich zu höheren Wohnkosten führen (Baulandverknappung, aufwendigere Verfahren beim Bauen im Bestand). Ob der Eingriff der Gemeinden in den Baumarkt die besseren Opportunitäten als die direktsfiskalischen Massnahmen des Kantons gegenüber bedürftigen Personen ist, bleibt offen. Sicherlich ist es zu begrüessen, wenn die Gemeinden die Legitimation erhalten, selbständig Massnahmen zur Linderung von Defiziten auf diesem Gebiet zu ergreifen. Unklar bleibt die Erwartung, die damit verknüpft ist. Im Massnahmenblatt wird ein allgemeiner Trend beschrieben. Es ist zweifelhaft, ob dem auf kommunaler Ebene wirksam begegnet werden kann, da die Kleinteiligkeit eine übergeordnete Ausgewogenheit verhindern kann. Gleichwertige Lebensbedingungen in den Regionen erfordern die Mitwirkung übergeordneter Instanzen.

**C** Preisgünstiger Wohnraum soll nicht nur in den Städten ein Thema sein, sondern überall dort, wo ein Mangel besteht, zum Beispiel weil die Leerwohnungsziffer 1% oder kleiner ist. Allerdings können mit diesen Bestimmungen die bundesrechtlichen Vorgaben zum Bauen ausserhalb der Bauzonen nicht ausser Kraft gesetzt werden.

**D** Das Massnahmenblatt A\_08 wurde im Richtplancontrolling '18 nicht angepasst und stand deshalb nicht zur Mitwirkung.

**B** Der Text im Strategiekapitel wird entsprechend präzisiert.

**A**

**E** Der Text ist neutral formuliert; das Anliegen muss bei der Umsetzung berücksichtigt werden.

**E**

**Gemeinde Spiez**

Die Gemeinde Spiez begrüsst die Aufnahme des Themas im Rahmen der Ortsplanung. Spiez hat in der letzten Ortsplanungsrevision diesem Aspekt bereits Rechnung getragen und prüft bei Arealentwicklungen die Möglichkeiten von preisgünstigem Wohnungsbau. Aus der Erfahrung heraus muss gesagt werden, dass die Gemeinde nur über aktive Bodenpolitik Einfluss auf preisgünstigen Wohnraum nehmen kann. Weitere Hilfestellungen durch den Kanton für eine Einflussnahme auf Investoren bei der Planung sind gefordert.

**A**

**Stadt Thun**

Die Aufnahme dieser Zielsetzung wird begrüsst. Preisgünstiger Wohnungsbau setzt aber die raumplanerische Bereitstellung geeigneter, grösserer Flächen durch Ein- und Umzonungen voraus - was in Thun aufgrund des eingeschränkten Baulandbedarfs kaum mehr möglich ist. Wir vermissen zudem einen konkreten Beitrag durch den Kanton - durch Grundlagen, ein geeignetes Monitoring und angemessene finanzielle Förderbeiträge und/oder die Landabgabe (oder Mithilfe bei der Flächenbereitstellung). Die Möglichkeiten der Gemeinden werden u. E. hier insgesamt etwas überschätzt. Bezüglich dieser Beiträge des Kantons ist somit ein neues Massnahmenblatt zu prüfen.

**A**

**Evangelische Volkspartei Kanton Bern EVP**

Änderung, mit denen wir sehr zufrieden sind:  
Das Augenmerk auf ein ausreichendes Angebot an preisgünstigem Wohnraum.

**A**

**FDP.Die Liberalen Kanton Bern**

Wir beantragen die Massnahme D16 (Förderung preisgünstiger Wohnungsbau) ersatzlos zu streichen. Als Liberale stehen wir der staatlichen Förderung des sogenannten gemeinnützigen Wohnungsbaus und die damit verbundene Zerteilung des Wohnungsmarktes kritisch gegenüber. Ende 2014 ist das befristete Gesetz über die Förderung des preisgünstigen Mietwohnungsangebots (PMG) ausgelaufen, seither fehlt die gesetzliche Grundlage für solche Massnahmen.

**C**

Art. 40 der Kantonsverfassung bildet eine genügende Gesetzesgrundlage: "Kanton und Gemeinden treffen Massnahmen für die Erhaltung preisgünstiger Wohnungen und für die Verbesserung ungenügender Wohnverhältnisse. Sie fördern den preisgünstigen Wohnungsbau".

**Grüne Kanton Bern**

Die Grünen fordern eine kantonale Wohnbauförderung, die gezielt die Probleme auf dem Wohnungsmarkt entschärft. Aussagen zur Förderung von preisgünstigem Wohnraum – wie es der Bund verlangt – fehlen bis anhin im kantonalen Richtplan 2030, was die Grünen wiederholt kritisiert haben. Es ist Aufgabe des Kantons, den regional abgestimmten Rahmen für Fördermassnahmen vorzugeben. Die Grünen unterstützen die Bestrebungen des Kantons, diesen Mangel unter dem Kapitel D «Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten» zu beheben; und die Förderung von preisgünstigem Wohnraum in den Richtplan aufzunehmen. Die Zielsetzung D16 wird daher ausdrücklich begrüsst, ebenso die Feststellung, dass im gemeinnützigen Wohnungsbau generell ein geringerer Pro-Kopf-Flächenverbrauch verzeichnet wird, was verschiedene raumplanerische Hauptziele unterstützt. Es ist folgende Präzisierung notwendig.

**C**

Die Ergänzung der strategischen Zielsetzung wird aus zwei Gründen abgelehnt: Die Erhöhung des Anteils an gemeinnützigem und genossenschaftlichen Wohnungsbau kann nicht mit raumplanerischen Massnahmen erreicht werden. Zudem können Massnahmen gegen untätige Gemeinden nicht im Richtplan verordnet werden, dafür braucht es eine gesetzliche Grundlage.

Erstens soll die Zielsetzung klarstellen, welche Aufgaben im Zusammenhang mit der Zielerreichung dem Kanton zukommen – auch wenn die Ortsplanung primär Sache der Gemeinden ist, reicht es nicht aus, diese darauf zu verpflichten, ihre Situation zu überprüfen und die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen. Der Richtplan sollte zeigen, wie der Kanton mit den Gemeinden zusammenarbeitet, und er sollte wirksame kantonale Massnahmen für Gemeinden vorsehen, die trotz Wohnungsnot untätig bleiben.

Zweitens sollte die Zielsetzung D16 nicht nur allgemein von preisgünstigem Wohnungsbau sprechen, sondern den gemeinnützigen, insbesondere den genossenschaftlichen Wohnungsbau explizit als wichtigen Akteur anerkennen. Es ist abgesehen von gemeindeeigenen Objekten in erster Linie der gemeinnützige Wohnungsbau, welcher zu langfristig preisgünstigen und stabilen Mieten beiträgt. In diesem Sinne stellen die Grünen folgenden Antrag zur Abänderung der Zielsetzung D16: "Der Kanton strebt ein ausreichendes Angebot an preisgünstigem Wohnraum an, dies insbesondere über eine Erhöhung des Anteils an gemeinnützigem (insb. genossenschaftlichem) Wohnungsbau. Gemeinden und Städte mit Wohnungsknappheit oder Wohnungsnot prüfen ihre Situation und ergreifen entsprechende Massnahmen. Der Kanton unterstützt die Gemeinden in der Förderung von preisgünstigem Wohnraum, und er ergreift die erforderlichen Massnahmen gegenüber untätigen Gemeinden".

**Grünliberale Partei Kanton Bern**

Antrag Ergänzung Zielsetzung D16: Der Kanton strebt ein ausreichendes Angebot an preisgünstigem Wohnraum an. Gemeinden und Städte, die an einem Mangel an preisgünstigem Wohnraum leiden, prüfen ihre Situation und ergreifen entsprechende Massnahmen. Ergänzung: "Günstiger Wohnraum ist vornehmlich durch intelligente Planung, verdichtetes Bauen und einfachen Ausbau anzustreben. Öffentlich subventionierter günstiger Wohnraum steht grundsätzlich nur finanziell benachteiligten Haushalten zur Verfügung"

**C**

Mit dem kantonalen Richtplan können keine finanziellen Festlegungen getroffen werden. Dass auch in diesem Bereich die Siedlungsentwicklung nach innen konsequent umgesetzt werden muss, ist selbstverständlich.

Begründung: Im Sinne einer Präzisierung wird klargestellt, dass die öffentliche Hand nur finanziell benachteiligten Haushalten bezüglich Wohnraum zu Hilfe kommen soll. Eine Vergünstigung von Wohnraum von zahlungskräftigen Haushalten soll klar von dieser Zielsetzung ausgenommen werden. Zudem sind auch in diesem Bereich Verdichtungsvorgaben im Sinne der «Siedlungsentwicklung nach Innen» konsequent umzusetzen.

### Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern

Die SP Kanton Bern begrüsst es, dass im Richtplan nun auch Aussagen zum gemeinnützigen Wohnungsbau aufgenommen werden. Damit kann der Vorbehalt des Bundesrats im Genehmigungsbeschluss des Richtplans 2030 berücksichtigt werden. Indessen gehen die Aussagen zum Thema zu wenig weit. Es reicht nicht aus, die Problemlage allgemein zu beschreiben und im Übrigen auf die Gemeinde zu verweisen. Immerhin handelt es sich um eine Thematik die in der Bundesverfassung und den Sozialzielen der Kantonsverfassung (Art. 30 Abs.1 b) als Aufgabe von Kanton und Gemeinden festgeschrieben ist. Der Kanton hat nach Auffassung der SP Kanton Bern den Gemeinden, die von Wohnungsnot betroffen sind, klarere Vorgaben zu machen aber auch Wegleitungen zum Thema abzugeben. Zudem sind angemessene finanzielle Förderbeiträge vorzusehen. Der Kanton Zug beispielsweise hat bedeutend griffigere Vorgaben gemacht und im Kanton Zürich sind gesetzliche Vorschriften zum preisgünstigen Wohnungsbau in Arbeit. Die SP Kanton Bern verlangt, dass zu dieser Thematik ein gesondertes Massnahmenblatt erarbeitet wird.

**C** In der Beschreibung der Herausforderungen werden Arbeitshilfen des Bundes erwähnt; es ist nicht zielführend, wenn der Kanton parallel dazu neue Arbeitshilfen erarbeitet. Zudem können mit einem Richtplaneintrag nicht finanzielle Förderbeiträge in Aussicht gestellt werden; dafür braucht es eine gesetzliche Grundlage.

### Sozialdemokratische Partei Stadt Bern

Ziel der SP Stadt Bern ist es, sicheren, bezahlbaren, sozial durchmischten und ökologisch nachhaltigen Wohnraum für alle in der Stadt Bern längerfristig zu gewährleisten.

**A**

Heute herrscht in der Stadt Bern mit einem Leerwohnungsbestand von nur 0.44 Prozent Wohnungsnot. Der Wohnungsmarkt ist praktisch ausgetrocknet, weshalb sich das Verhältnis von Angebot und Nachfrage beim Wohnraum einseitig zu Gunsten der Anbietenden verschoben hat. Viele Wohnungssuchende sind deshalb gezwungen, auf umliegende Gemeinden in- und ausserhalb der Agglomeration auszuweichen. Es ist Aufgabe des Kantons, den regional abgestimmten Rahmen für Fördermassnahmen vorzugeben. Im kantonalen Richtplan 2030 fehlen aber bis anhin Aussagen zur Förderung von preisgünstigem Wohnraum, wie es der Bund verlangt. Diesen Mangel kritisiert die SP seit längerem. Unter dem Kapitel D «Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten» will der Kanton nun die Förderung von preisgünstigem Wohnraum in den Richtplan aufnehmen, was die SP Stadt Bern sehr begrüsst.

Es braucht Präzisierungen und Ergänzungen:

Es sollte nicht nur allgemein von preisgünstigem Wohnungsbau gesprochen werden, sondern der genossenschaftliche und gemeinnützige Wohnungsbau ausdrücklich erwähnt werden. Genossenschaften und gemeinnützige Wohnbauträger tragen langfristig zu preisgünstigen und stabilen Mieten bei. Eine kostengünstige und umweltverträgliche Raumentwicklung sowie eine innere Verdichtung sind zunehmend wichtig, wie der Kanton selbst festhält. Gerade hierbei können gemeinnützige Wohnbauträger eine wichtige Funktion übernehmen. Denn im gemeinnützigen Sektor fällt der Pro-Kopf-Wohnflächenverbrauch deutlich geringer aus als bei konventionellen Wohnungen, wie in den Anpassungen erläutert. Dazu kommt, dass Wohnungen gemeinnütziger Wohnbauträger über die Jahre hinweg bis zu 20 Prozent günstiger sind als der Durchschnitt, da sie der Spekulation entzogen werden. Nötig sind also mehr Wohnungen im Eigentum von Trägern des gemeinnützigen Wohnungsbaus. Es fehlen konkrete Massnahmen, wie der Kanton - zusammen mit den Gemeinden, die primär für die Ortsplanung zuständig sind - den preisgünstigen Wohnraum wirksam und längerfristig fördern will; auch wie er Gemeinden in die Pflicht nimmt, die trotz Wohnungsnot untätig bleiben

**C** Die Ergänzung der strategischen Zielsetzung wird aus zwei Gründen abgelehnt: Die Erhöhung des Anteils an gemeinnützigem und genossenschaftlichen Wohnungsbau kann nicht mit raumplanerischen Massnahmen erreicht werden. Zudem können Massnahmen gegen untätige Gemeinden nicht im Richtplan verordnet werden, dafür braucht es eine gesetzliche Grundlage.

### SVP Kanton Bern

Die Wirtschaft steht der staatlichen Förderung des sogenannten gemeinnützigen Wohnungsbaus und die damit verbundene Zweiteilung des Wohnungsmarktes kritisch gegenüber. Ende 2014 ist das befristete Gesetz über die Förderung des preisgünstigen Mietwohnungsangebots (PMG) ausgelaufen. Nun soll im Rahmen der Richtplananpassung die Förderung des preisgünstigen Wohnraums über die Hintertür wieder eingeführt werden. Dies obwohl der Grosse Rat in der Novembersession 2016 eine Planungserklärung gutgeheissen hat, wonach der Kanton Auflagen und Aufträge des Bundes nur bei Vorliegen einer gesetzlichen Grundlage umzusetzen hat. In Bezug auf Massnahmen zu Gunsten des gemeinnützigen Wohnungsbaus besteht aus unserer Sicht keine gesetzliche Grundlage. Wenn Gemeinden den preisgünstigen Wohnungsbau fördern und dementsprechend Massnahmen ergreifen wollen, sollen sie dies dürfen, aber dafür auch selber die finanziellen Mittel aufbringen. Wir beantragen, auf die entsprechende Anpassung im Richtplan zu verzichten und die Massnahme D16 nicht aufzunehmen.

**C** Art. 40 der Kantonsverfassung bildet eine genügende Gesetzesgrundlage: "Kanton und Gemeinden treffen Massnahmen für die Erhaltung preisgünstiger Wohnungen und für die Verbesserung ungenügender Wohnverhältnisse. Sie fördern den preisgünstigen Wohnungsbau".

**Handels- und Industrieverein des Kantons Bern**

Die Wirtschaft steht der staatlichen Förderung des sogenannt gemeinnützigen Wohnungsbaus und die damit verbundene Zerteilung des Wohnungsmarktes kritisch gegenüber. Ende 2014 ist das befristete Gesetz über die Förderung des preisgünstigen Mietwohnungsangebots (PMG) ausgelaufen. Nun soll im Rahmen der Richtplananpassung die Förderung des preisgünstigen Wohnraums über die Hintertür wieder eingeführt werden. Dies obwohl der Grosse Rat in der Novembersession 2016 eine Planungserklärung gutgeheissen hat, wonach der Kanton Auflagen und Aufträge des Bundes nur bei Vorliegen einer gesetzlichen Grundlage umzusetzen hat. In Bezug auf Massnahmen zu Gunsten des gemeinnützigen Wohnungsbaus besteht aus unserer Sicht keine gesetzliche Grundlage. Wenn Gemeinden den preisgünstigen Wohnungsbau fördern und dementsprechend Massnahmen ergreifen wollen, sollen sie dies dürfen, aber dafür auch selber die finanziellen Mittel aufbringen. Wir beantragen, auf die entsprechende Anpassung im Richtplan zu verzichten und die Massnahme D16 nicht aufzunehmen.

**C** Art. 40 der Kantonsverfassung bildet eine genügende Gesetzesgrundlage: "Kanton und Gemeinden treffen Massnahmen für die Erhaltung preisgünstiger Wohnungen und für die Verbesserung ungenügender Wohnverhältnisse. Sie fördern den preisgünstigen Wohnungsbau".

**Hauseigentümerverband Kanton Bern HEV**

Nicht nachvollziehen können wir, auf welche gesetzliche Grundlage sind die in der Strategie D1 geplante Verankerung des «Preisgünstigen Wohnraums» als Raumplanungsaufgabe stützt. Dass sie auf Wunsch des ARE erfolgt ist das eine, aber wir vermissen eine entsprechende gesetzliche Grundlage. Die statistisch nicht untermauerte Befürchtung, es mangle in gewissen Städten an preisgünstigem Wohnraum, ist falsch – er ist einfach falsch verteilt. Eine Studie hat ergeben, dass es für die rund 15% der Bevölkerung, die auf günstige Wohnungen angewiesen wären, genügend solche Wohnungen gibt. Nur wohnen Leute drin, die sich wirtschaftlich weit teureren Wohnraum leisten könnten. Die Wohnkosten (ohne Energie) haben sich zwischen 1970 und 2010 von durchschnittlich rund 22% auf rund 19% verringert, obwohl gleichzeitig der Wohnflächenkonsum pro Kopf weit stärker zugenommen hat. Es ist unseres Erachtens daher nicht ersichtlich, inwiefern die Bereitstellung preisgünstigen Wohnraums – was immer man darunter auch verstehen mag – mit Raumplanungsmassnahmen «befördert» werden sollte und – raumplanerisch – könnte. (Verweis auf Planungserklärung des Grossen Rats zum Richtplan 2030 vom 30. November 2016, wonach im Raumplanungsbericht darzulegen ist, wie die Auflagen und Aufträge aus der Genehmigung des Bundesrats umgesetzt werden, für deren Festschreibung der Bund eine gesetzliche Grundlage hat).

**C** Art. 40 der Kantonsverfassung bildet eine genügende Gesetzesgrundlage: "Kanton und Gemeinden treffen Massnahmen für die Erhaltung preisgünstiger Wohnungen und für die Verbesserung ungenügender Wohnverhältnisse. Sie fördern den preisgünstigen Wohnungsbau".

**Interessengemeinschaft Ländlicher Raum**

Die IG Ländlicher Raum ist skeptisch bei der Verankerung einer Zielsetzung zur Förderung des gemeinnützigen Wohnraums (Kapitel D1). Einerseits ist dies ein primär sozialpolitisches Anliegen, dessen Erwähnung in einem Richtplan zur Raumplanung ganz grundsätzlich wenig zielführend erscheint. Zweitens befürchtet die IG den Aufbau bürokratischer planwirtschaftlicher Strukturen und falsche Anreize. Die entsprechenden Ergänzungen, insbesondere D16, sind ersatzlos zu streichen.

**C** Die Umsetzung ist primär Sache der Gemeinde; der Kanton kann Unterstützung bieten, allerdings keine finanzielle.

**Kantonal-Bernischer Baumeisterverband**

Günstiger Wohnraum ist durch intelligente Planung, verdichtetem Bauen und einfachem Ausbau anzustreben. Es ist keine Aufgabe der öffentlichen Hand, Wohnbauten zu erstellen.

**A** Mit der Siedlungsentwicklung nach innen wird auch günstiger Wohnraum angestrebt. Für die Erstellung von Wohnbauten durch den Kanton fehlt eine gesetzliche Grundlage; Städte und Gemeinden sind diesbezüglich jedoch autonom.

**Mieterinnen- und Mieterverband Kanton Bern**

Der MV Kanton Bern verlangt eine kantonale Wohnbauförderung, die gezielt die Probleme auf dem Wohnungsmarkt entschärft. Aussagen zur Förderung von preisgünstigem Wohnraum - wie es der Bund verlangt - fehlen bis anhin im kantonalen Richtplan 2030, was von uns bemängelt wurde. Es ist Aufgabe des Kantons, den regional abgestimmten Rahmen für Fördermassnahmen vorzugeben. Der MV Bern unterstützt die Bestrebungen des Kantons, diesen Mangel unter dem Kapitel D «Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten» zu beheben; und die Förderung von preisgünstigem Wohnraum in den Richtplan aufzunehmen. Die Zielsetzung D16 wird daher ausdrücklich begrüsst, ebenso die Feststellung, dass im gemeinnützigen Wohnungsbau generell ein geringerer Pro-Kopf-Flächenverbrauch verzeichnet wird, was verschiedene raumplanerische Hauptziele unterstützt.

**A**

Aus Sicht des Mieterinnen- und Mieterverbands bedarf die Zielsetzung D16 jedoch der Präzisierung. Erstens soll die Zielsetzung klarstellen, welche Aufgaben im Zusammenhang mit der Zielerreichung dem Kanton zukommen - auch wenn die Ortsplanung primär Sache der Gemeinden ist, reicht es nicht aus, diese darauf zu verpflichten, ihre Situation zu überprüfen und die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen. Der Richtplan sollte zeigen, wie der Kanton mit den Gemeinden zusammenarbeitet, und er sollte wirksame kantonale Massnahmen für Gemeinden vorsehen, die trotz Wohnungsnot untätig bleiben.  
Zweitens sollte die Zielsetzung D16 nicht nur allgemein von preisgünstigem Wohnungsbau sprechen, sondern den gemeinnützigen, zum Beispiel den genossenschaftlichen, Wohnungsbau explizit adressieren und als wichtigen Akteur anerkennen. Es ist abgesehen von gewissen gemeindeeigenen Objekten in erster Linie dieser Sektor, welcher zu langfristig preisgünstigen und stabilen Mieten beiträgt.  
Antrag zur Abänderung der Zielsetzung D16: Der Kanton strebt ein ausreichendes Angebot an preisgünstigem Wohnraum an, dies insbesondere über eine Erhöhung des Anteils an gemeinnützigem (z.B. genossenschaftlichem) Wohnungsbau. Gemeinden und Städte mit Wohnungsknappheit oder Wohnungsnot prüfen ihre Situation und ergreifen entsprechende Massnahmen. Der Kanton unterstützt die Gemeinden in der Förderung von preisgünstigem Wohnraum, und er ergreift die erforderlichen Massnahmen gegenüber untätigen Gemeinden.

**wohnbaugenossenschaft schweiz**

Die Zielsetzung D16 soll klarstellen, welche Aufgaben im Zusammenhang mit der Zielerreichung dem Kanton zukommen. Es reicht es nicht aus, diese darauf zu verpflichten, ihre Situation zu überprüfen und die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen. Der Richtplan sollte zeigen, wie der Kanton mit den Gemeinden zusammenarbeitet. Er soll wirksame planerische Massnahmen sowie gezielte Unterstützungsangebote und Förderinstrumente für Gemeinden vorsehen, die trotz Wohnungsknappheit untätig bleiben.  
Weiter soll die Zielsetzung D16 nicht nur allgemein von preisgünstigem Wohnungsbau sprechen, sondern insbesondere den gemeinnützigen Wohnungsbau explizit als wichtigen Akteur anerkennen. Es ist abgesehen vom subventionierten Wohnungsbau von Gemeinden und Städten in erster Linie dieser Sektor, welcher zu langfristig gesicherten preisgünstigen Mieten beiträgt.  
Antrag zur Ergänzung der Zielsetzung D16: «Der Kanton strebt ein ausreichendes Angebot an preisgünstigem Wohnraum an, dies insbesondere über eine Erhöhung des Anteils an gemeinnützigem Wohnungsbau. Gemeinden und Städte mit einem Mangel oder absehbaren Verlust an preisgünstigem Wohnraum prüfen ihre Situation und ergreifen entsprechende Massnahmen. Der Kanton unterstützt die Gemeinden in der Förderung von preisgünstigem und gemeinnützigem Wohnraum und er ergreift die erforderlichen Massnahmen gegenüber untätigen Gemeinden. Mit geeigneten Förderinstrumenten unterstützt er die Gemeinden in ihren Bestrebungen zur Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus. Weiter unterstützt er das Ziel der Förderung des preisgünstigen Wohnungsbaus auch mit eigenem Land sowie der Einflussnahme auf Baulandgeschäfte nahestehender Grundeigentümer.»  
Im Weiteren erwarten wir für die Umsetzung der Zielsetzung ein detailliertes Massnahmenpaket mit gezielten Förderinstrumenten und planerischen Vorgaben für Gemeinden mit angespannter Wohnraumversorgung.

Der Regionalverband Bern- Solothurn erwartet, dass der Kanton das Ziel der Förderung des preisgünstigen Wohnungsbaus auch mit eigenem Land sowie der Einflussnahme auf Baulandgeschäfte nahestehender Grundeigentümer wie BLS, GVB, BKW, BLKB etc. sowie anderer öffentlichrechtlicher Gesellschaften wie SBB, Post, armasuisse etc. aktiv anstrebt»

Der Regionalverband Bern- Solothurn begrüsst die neu aufgenommenen Aussagen zum gemeinnützigen Wohnungsbau, die der Bundesrat - wie auch wir - in seinem Vorbehalt zum Richtplan 2014 vermisst hat. Aktuelle Zahlen des Bundesamts für Wohnungswesen BWO zeigen, dass über 40 Prozent der Gemeinden im Kanton Bern einen Leerwohnungsbestand von unter einem Prozent aufweisen. Vor allem in Städten und deren Agglomerationen herrscht insbesondere im preisgünstigen Segment grosse Wohnungsknappheit. Es braucht mehr bezahlbaren Wohnraum, für dessen Förderung auch der Kanton in der Verantwortung steht.

Der Regionalverband Bern-Solothurn verlangt eine kantonale Wohnbauförderung, die die Probleme auf dem Wohnungsmarkt mit planerischen und bodenpolitischen Massnahmen gezielt entschärft. Im Rahmen der räumlichen Konzentration und Verdichtung sind planerische Eingriffe in den Boden- und Wohnungsmarkt nötig. Der angespannte Markt befriedigt nicht alle Wohnbedürfnisse einer breiten Bevölkerung. Es reicht deshalb nicht, die Wohnraumprobleme zu beschreiben und auf die Zuständigkeit der Gemeinden hinzuweisen. Der Verfassungsartikel Art. 40 definiert als Aufgabe des Kantons, zusammen mit den Gemeinden gezielte Fördermassnahmen für den preisgünstigen Wohnungsbau zu ergreifen.

**C** Die Ergänzung der strategischen Zielsetzung wird aus zwei Gründen abgelehnt: Die Erhöhung des Anteils an gemeinnützigem und genossenschaftlichen Wohnungsbau kann nicht mit raumplanerischen Massnahmen erreicht werden. Zudem können Massnahmen gegen untätige Gemeinden nicht im Richtplan verordnet werden, dafür braucht es eine gesetzliche Grundlage.

**C** Die Ergänzung der strategischen Zielsetzung wird aus zwei Gründen abgelehnt: Die Erhöhung des Anteils an gemeinnützigem und genossenschaftlichen Wohnungsbau kann nicht mit raumplanerischen Massnahmen erreicht werden. Zudem können Massnahmen gegen untätige Gemeinden nicht im Richtplan verordnet werden, dafür braucht es eine gesetzliche Grundlage.

**E**

**A**

**Gemeinde Ittigen**

Zusätzlich würde es die Gemeinde begrüßen, wenn der Kanton sich dafür einsetzen könnte, dass nicht immer neue Strassenabschnitte saniert werden müssten, bloss wegen der Verkehrszunahme. Dies müsste z.B. auch bei der Erhöhung von Fahrtenkontingenten beachtet werden (-> Anpassung Fahrtenkontingent Westside).

**A**

**Stadt Thun**

Die Thuner Innenstadt müsste entsprechend dem RGSK hier auch aufgeführt werden.

**D**

**Grüne Kanton Bern**

Den Grünen Kanton Bern ist klar, dass das Fahrleistungsmodell bereits mit der Anpassung der Bauverordnung 2016 aufgehoben wurde. Trotzdem möchten wir hier nochmals darauf hinweisen, dass die damalige und heutige Situation eine Aufhebung nicht rechtfertigen und falsch ist. Die damaligen Kontingente wurden auf Grund der prognostizierten CO2-Emissionen berechnet. Diese wurden auf Grund der (den Vorgaben nicht entsprechenden) Motoren aber auch der zu hohen Fahrleistung bei weitem überschritten.

**D**

Die Massnahme wurde nur betreffend dem Standort Westside angepasst; die grundsätzliche Ausrichtung der Massnahme stand nicht zur Mitwirkung.

Tatsächlich hat der CO2-Ausstoss zwischen 1990 und 2015 um 5% zugenommen (Quelle: BAFU) statt um 16% abgenommen.

Die Nachfolgelösung ist aus Sicht der Grünen zu unklar formuliert und kaum dazu geeignet den CO2-Ausstoss auf null zu senken bis 2050. Forderung: Die Nachfolgelösung des Fahrleistungsmodells muss so angepasst werden, dass dieses mit dem Pariser Klimaabkommen kompatibel ist.

Aus Sicht der Grünen dezidiert abzulehnen ist die Anpassung der maximalen Fahrtenzahl VIV Brünnen Westside von 6'000 auf 8'000 Fahrten. Die Fahrtenzahl wurde im Gesamtbauentscheid auf 6'000 Fahrten begrenzt. Die Tatsache, dass die bisher getroffenen Massnahmen noch nicht zu einer Reduktion der Fahrten unter das ursprüngliche Fahrtenkontingent geführt haben, sollte zum Anlass genommen werden, weitergehenden Massnahmen zu treffen. Es ist insbesondere anzunehmen, dass eine stärkere Bewirtschaftung der Parkflächen zu einer weiteren Reduktion der Fahrten führen würde. Dass nun stattdessen nachträglich die maximale Fahrtenzahl angehoben werden soll, ist sachlich falsch und ein schlechtes Signal für andere Projekte.

**C**

Bei einer wesentlichen Aenderung der Eckdaten zum VIV ist das Vorhaben ins neue Regime zu überführen und damit gemäss den Anforderungen des MB B\_01 auf die Verträglichkeit hinsichtlich Raum, Umwelt und Verkehrskapazität zu überprüfen. Sind diese erfüllt, kann die wesentliche Aenderung (hier die Fahrtenzahl) bewilligt werden. Die Fahrtenerhöhung wurde gemäss den Anforderungen des MB B\_01 durch externe Experten geprüft und erfüllt die Anforderungen hinsichtlich Raum, Umwelt und Verkehrskapazität.

**Grünliberale Partei Kanton Bern**

Antrag: Auf eine Erhöhung der Fahrtenzahl für das Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside ist zu verzichten.

Begründung: Verkehrsintensive Vorhaben haben erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt- und Verkehrsbelastungen. Um diese Belastungen zu begrenzen wurden Limiten mittels Fahrtenkontingente festgelegt. Es ist somit Aufgabe der Betreiber, mittels planerischer Massnahmen diese Grenzen zu respektieren und dafür zu sorgen, dass sie nicht überschritten werden. Dies wurde im Westside missachtet. Der Mehrverkehr belastet die bestehenden Engpässe der Nationalstrassen und das städtische Strassennetz zusätzlich, was unerwünscht ist. Insbesondere mit der Wahl von Nutzungsarten, die weniger Verkehr erzeugen, ist es möglich, das Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs zu reduzieren.

**C**

Bei einer wesentlichen Aenderung der Eckdaten zum VIV ist das Vorhaben ins neue Regime zu überführen und damit gemäss den Anforderungen des MB B\_01 auf die Verträglichkeit hinsichtlich Raum, Umwelt und Verkehrskapazität zu überprüfen. Sind diese erfüllt, kann die wesentliche Aenderung (hier die Fahrtenzahl) bewilligt werden. Die Fahrtenerhöhung wurde gemäss den Anforderungen des MB B\_01 durch externe Experten geprüft und erfüllt die Anforderungen hinsichtlich Raum, Umwelt und Verkehrskapazität.

**Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern**

Die Parkplatzbewirtschaftung muss im Kanton Bern bei verkehrsintensiven Bauvorhaben obligatorisch erklärt werden. Es ist im Kanton Bern eine entsprechende rechtliche Grundlage zu schaffen.

**D**

Die SP Kanton Bern lehnt die Erhöhung des Fahrtenkontingents für das Einkaufszentrum Westside ab, weil diese Erhöhung nicht notwendig ist. Die permanente Überschreitung des geltenden Fahrtenkontingents von 6000 Fahrten DTV kann mit einfachen und wirkungsvollen Massnahmen behoben werden. Dazu gehört insbesondere die Erhöhung des Parkierungstarifs in den Einstellhallen. Die aktuellen Tarife im Westside (-.20 Rp/h in den beiden ersten Stunden) sind derart moderat, dass sie praktisch keine Steuerungswirkung haben. Die Parkplatzbewirtschaftung muss im Kanton Bern bei verkehrsintensiven Bauvorhaben obligatorisch erklärt werden. Es ist im Kanton Bern eine entsprechende rechtliche Grundlage zu schaffen.

**C**

Bei einer wesentlichen Aenderung der Eckdaten zum VIV ist das Vorhaben ins neue Regime zu überführen und damit gemäss den Anforderungen des MB B\_01 auf die Verträglichkeit hinsichtlich Raum, Umwelt und Verkehrskapazität zu überprüfen. Sind diese erfüllt, kann die wesentliche Aenderung (hier die Fahrtenzahl) bewilligt werden. Die Fahrtenerhöhung wurde gemäss den Anforderungen des MB B\_01 durch externe Experten geprüft und erfüllt die Anforderungen hinsichtlich Raum, Umwelt und Verkehrskapazität.

**Sozialdemokratische Partei Stadt Bern**

Der angepasste Richtplan sieht eine Erhöhung der Fahrtenzahl des Einkaufszentrums Brünnen Westside von 6000 auf 8000 Fahrten vor. Die Anpassung wird damit begründet, dass die Fahrtenbegrenzung des Einkaufszentrums permanent überschritten werde. Es ist nicht angebracht, die Nicht-Einhaltung von festgelegten Fahrtenzahlen in der Vergangenheit zum Standard zu erheben, anstatt wirksame Massnahmen zur Einhaltung der vereinbarten Zahlen zu treffen. So werden nicht nur die Entscheide des Stimmvolks über die Vorlage wie auch die Baugenehmigung missachtet. Es ist nicht überzeugend, dass bereits genügend Massnahmen zur Ermöglichung der Fahrtenzahl umgesetzt wurden. Die Parkgebühren im Westside sind derart tief, dass sie keine lenkenden Wirkungen entfalten können. Die Ziele einer Reduktion des motorisierten Verkehrs und der Förderung des öffentlichen Verkehrs können so nicht erreicht werden. Die SP Stadt Bern lehnt die Erhöhung der Fahrtenzahl ab und fordert den Kanton auf, diese Anpassung des Richtplans ersatzlos zu streichen.

**C**

Bei einer wesentlichen Aenderung der Eckdaten zum VIV ist das Vorhaben ins neue Regime zu überführen und damit gemäss den Anforderungen des MB B\_01 auf die Verträglichkeit hinsichtlich Raum, Umwelt und Verkehrskapazität zu überprüfen. Sind diese erfüllt, kann die wesentliche Aenderung (hier die Fahrtenzahl) bewilligt werden. Die Fahrtenerhöhung wurde gemäss den Anforderungen des MB B\_01 durch externe Experten geprüft und erfüllt die Anforderungen hinsichtlich Raum, Umwelt und Verkehrskapazität.

**SVP Kanton Bern**

Aufgrund fortwährender Überschreitungen des geltenden Fahrtenkontingents beim verkehrsintensiven Vorhaben ViV Brünnen Westside wurden Massnahmen in verschiedenen Bereichen ergriffen, um die Fahrtenzahl zu reduzieren. Mehr als eine Plafonierung bei rund 7600 Fahrten konnte dabei nicht erreicht werden. Eine umfassende Prüfung ergab, dass durch die Erhöhung der zulässigen Fahrtenzahl keine Lärmgrenzwertüberschreitungen entsteht und die lufthygienischen Belastbarkeiten durch den Mehrverkehr nicht überschritten werden. Die Mindestanforderungen an die Verkehrsanlagen sind auch bei der Erhöhung der Fahrtenobergrenze auf 7600 Fahrten unter sonst gleichen Bedingungen erfüllt. Unter diesen Umständen gebietet sich erst recht eine Erhöhung der zulässigen Fahrten auf 8000, da die vorgesehene Fahrtenerhöhung auch mit den Planungsgrundsätzen gemäss Richtplan kompatibel ist.

**A**

**Berner KMU**

Wir begrüssen die vorgeschlagene Lockerung der Fahrtenbeschränkungen. Diese ist mit den Planungsgrundsätzen und mittelfristig mit dem vorgesehenen Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse vereinbar. Sie trägt einer Nachfrage der Besucher des betreffenden Einkaufs- und Freizeitzentrums Rechnung.

**A**

**Handels- und Industrieverein des Kantons Bern**

Aufgrund fortwährender Überschreitungen des geltenden Fahrtenkontingents beim verkehrsintensiven Vorhaben ViV Brünnen Westside wurden Massnahmen in verschiedenen Bereichen ergriffen, um die Fahrtenzahl zu reduzieren. Mehr als eine Plafonierung bei rund 7600 Fahrten konnte dabei nicht erreicht werden. Eine umfassende Prüfung ergab, dass durch die Erhöhung der zulässigen Fahrtenzahl keine Lärmgrenzwertüberschreitungen entsteht und die lufthygienischen Belastbarkeiten durch den Mehrverkehr nicht überschritten werden. Die Mindestanforderungen an die Verkehrsanlagen sind auch bei der Erhöhung der Fahrtenobergrenze auf 7600 Fahrten unter sonst gleichen Bedingungen erfüllt. Unter diesen Umständen gebietet sich erst recht eine Erhöhung der zulässigen Fahrten auf 8000, da die vorgesehene Fahrtenerhöhung auch mit den Planungsgrundsätzen gemäss Richtplan kompatibel ist.

**A**

**Hauseigentümergeverband Kanton Bern HEV**

Als sinnvoll erachten wir – weil orts- und regionsübergreifend – die massvolle Erhöhung von Fahrtenkontingenten bei verkehrsintensiven Vorhaben (ViV).

**A**

**Verkehrsclub der Schweiz VCS**

Aus Sicht des VCS dezidiert abzulehnen ist die Anpassung der maximalen Fahrtenzahl ViV Brünnen Westside von 6'000 auf 8'000 Fahrten (Massnahmenblatt B\_01). Die Fahrtenzahl wurde im Gesamtbauentscheid auf 6'000 Fahrten begrenzt. Die Tatsache, dass die bisher getroffenen Massnahmen noch nicht zu einer Reduktion der Fahrten unter das ursprüngliche Fahrtenkontingent geführt haben, sollte zum Anlass genommen werden, weitergehenden Massnahmen zu treffen. Es ist insbesondere anzunehmen, dass eine stärkere Bewirtschaftung der Parkflächen zu einer weiteren Reduktion der Fahrten führen würde. Dass nun stattdessen nachträglich die maximale Fahrtenzahl angehoben werden soll ist sachlich falsch und ein schlechtes Signal für andere Projekte.

**C**

Bei einer wesentlichen Aenderung der Eckdaten zum ViV ist das Vorhaben ins neue Regime zu überführen und damit gemäss den Anforderungen des MB B\_01 auf die Verträglichkeit hinsichtlich Raum, Umwelt und Verkehrskapazität zu überprüfen. Sind diese erfüllt, kann die wesentliche Aenderung (hier die Fahrtenzahl) bewilligt werden. Die Fahrtenerhöhung wurde gemäss den Anforderungen des MB B\_01 durch externe Experten geprüft und erfüllt die Anforderungen hinsichtlich Raum, Umwelt und Verkehrskapazität.

Dem VCS ist klar, dass das Fahrleistungsmodell bereits mit der Anpassung der Bauverordnung 2016 aufgehoben wurde. Trotzdem möchten wir hier nochmals darauf hinweisen, dass die damalige und heutige Situation eine Aufhebung nicht rechtfertigen und falsch ist. Die damaligen Kontingente wurden auf Grund der prognostizierten CO2-Emissionen berechnet. Diese wurden auf Grund der (den Vorgaben nicht entsprechenden) Motoren aber auch der zu hohen Fahrleistung bei weitem überschritten. Die Nachfolgelösung ist aus Sicht des VCS zu unklar formuliert und kaum dazu geeignet den CO2-Ausstoss auf null zu senken bis 2050.

**D**

Die grundlegende Ueberarbeitung des MB B\_01 ist nicht Gegenstand des vorliegenden Richtplancontrollings.

Forderungen: 1. Die Nachfolgelösung des Fahrleistungsmodells muss so angepasst werden, dass dieses mit dem Pariser Klimaabkommen kompatibel ist.

**Genossenschaft Migros Aare**

Die Genossenschaft Migros Aare beantragt, von den im Erläuterungsbericht zu den Richtplananpassungen 2018 angestellten Überlegungen betreffend Einbezug der Tankstellenfahrten in das Fahrtencontrolling Abstand zu nehmen und dies im Vernehmlassungsbericht entsprechend festzuhalten. Ausführliche Begründung in der Originalstellungnahme.

**B**

Die Vorbehalte konnten an der Besprechung vom 7.8.2019 ausgeräumt werden.

Die Genossenschaft Migros Aare dankt, dass ihr Anliegen, die Fahrtenzahl des ViV-Standortes Brünnen Westside im kantonalen Richtplan von 6'000 auf 8'000 Fahrten zu erhöhen, in der Vernehmlassungsvorlage umgesetzt wurde.

**A**

**Gemeinde Köniz**

Aus Sicht der Gemeinde Köniz fehlt folgende richtplanrelevanten A-Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung:  
Köniz: Die Langsamverkehrs-Verbindung Wabern - Kehrsatz Nord ist auf der Richtplankarte nicht abgebildet.

Aus Sicht der Gemeinde Köniz fehlt folgende richtplanrelevanten A-Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung:  
Bern, Köniz VM Wabern - Bern Südwest

A-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung: Im Einleitungssatz könnte die Abgrenzung zwischen RGSK und Agglomerationsprogramme unklar sein. Wir nehmen deshalb an, dass der Einleitungssatz im folgenden Sinne zu verstehen ist: „Im Folgenden werden die prioritären und richtplanrelevanten A-Massnahmen aus den (streichen: "Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten RGSK") Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung aufgelistet.“

**Stadt Thun**

Wir beantragen hier zusätzlich die Aufnahme folgender B-Massnahmen:

- Lüsslispange (ZE)
- neue S-Bahn-Anbindung (Haltestelle) Thun Nord (VO)

**Berner KMU**

Unter den prioritären und richtplanrelevanten B-Massnahmen aus den RGSK ist nach wie vor die Massnahme «Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)» aufgelistet. Die betreffende Massnahme ist aus der Liste der B-Massnahmen zu entfernen, da sie sich nicht mit dem städtischen «Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt» verträgt. Mit dem in den nächsten Wochen realisierten Velo-Gegenverkehr in der Speichergasse, ist eine zusätzliche Belastung derselben mit weiteren Verkehrsträgern undenkbar.

- B** Das Vorhaben wird als A-Massnahme als Vororientierung ergänzt, analog dem Eintrag im Massnahmenblatt B\_12.
- C** Die Verkehrsmanagementmassnahmen werden pro Agglomeration zusammengefasst aufgeführt. Die Massnahme "Bern, Köniz VM Wabern - Bern Südwest" ist unter dem Titel "Verkehrsmanagement Region Bern" im Massnahmenblatt B\_02 enthalten.
- B** Die Anpassung wird zum besseren Verständnis vorgenommen.
- C** Grundsätzlich muss die Aufnahme von neuen Massnahmen / Projekten der öffentlichen Mitwirkung unterzogen werden, damit sich alle davon betroffenen Kreise dazu äussern können. Die Massnahmen können folglich im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung 2018 nicht mehr aufgenommen werden. Die Massnahmen werden jedoch für die Aufnahme im Rahmen der Richtplananpassungen 2020 vorgesehen. Bei der Massnahme S-Bahnanbindung (Haltestelle) Thun Nord ist eine klare Abgrenzung zum Teil Infrastruktur (Haltestelle), welcher über den BIF finanziert wird, vorzunehmen. Die Haltestelleninfrastruktur ist Teil des Strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP) ÖV des Bundes und somit kein Agglomerationsprojekt. Die Haltestelle ist im Massnahmenblatt B\_04 "Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen" als Zwischenergebnis aufgeführt.
- C** Das Projekt ist nach wie vor im Agglomerationsprogramm und im RGSK enthalten und wird folglich im Richtplan beibehalten.

**Regionalkonferenz Oberland-Ost**

Neue Haltestelle ehemaliger Flugplatz Interlaken: Antrag auf Festsetzung  
Begründung: Die neue Haltestelle ehemaliger Flugplatz Interlaken ist im Antrag STEP 2035 an das Parlament aufgenommen worden. Ebenfalls wird der überarbeitete Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken, in welchem die regionale Abstimmung der Haltestelle erfolgt, nächstens der Regionalversammlung vorgelegt.

**C** Durch den Beschluss der Bundesversammlung zum STEP Ausbauschritt 2035 ist die Finanzierung gesichert. Der überarbeitete Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan NIRP Flugplatz Interlaken wurde mittlerweile durch die Regionalversammlung beschlossen. Die Genehmigung durch den Kanton ist jedoch noch ausstehend. Da die räumliche Abstimmung der Massnahme im Rahmen des NIRP erfolgt, ist die Genehmigung des NIRP Voraussetzung für eine Festsetzung im kantonalen Richtplan.

Grimselbahn: Antrag auf Festsetzung  
Begründung: In Abstimmung zur zwischenzeitlich festgesetzten Massnahme R\_10 Grimsel-Tunnel.

**C** Der Bund hat in seinem Vorprüfungsbericht in Aussicht gestellt, dass er das Massnahmenblatt B\_10 zu einem Zwischenergebnis zurückstufen werde. Deshalb kann dem Begehren nicht entsprochen werden.

**Gemeinde Hasliberg**

Betreffend Grimselbahn ist insofern mitzuwirken, als dass diese nicht als Zwischenergebnis, sondern mittels Festsetzung gefordert und gebaut werden soll.

**C** Der Bund hat in seinem Vorprüfungsbericht in Aussicht gestellt, dass er das Massnahmenblatt B\_10 zu einem Zwischenergebnis zurückstufen werde. Deshalb kann dem Begehren nicht entsprochen werden.

**Gemeinde Jegenstorf**

Gestützt auf den Gemeinderatsbeschluss vom 22.10.2018, wird am bestehenden Bahnhofstandort festgehalten. Die Infrastruktur soll auf die neuen Bedürfnisse ausgebaut werden.

**A** Die Haltung der Gemeinde ist bekannt, es sind aber noch offene Punkte zu klären, bevor die definitive Variante im Richtplan genannt werden kann.

**Gemeinde Köniz**

Verlängerung RBS: Dem Könizer Gemeinderat ist weiter die Entwicklung der ÖV-Erschliessung im Raum Liebefeld-Köniz ein wichtiges Anliegen. Er möchte nochmals darauf hinzuweisen, dass im Gemeinderat Konsens darüber herrscht, dass die Option einer unterirdischen Verlängerung der RBS nach Liebefeld/Köniz offen zu halten ist. Alle Varianten und Massnahmen, welche in einem Zusammenhang mit der Verlängerung des RBS ins Inselareal stehen, sind aufwärtskompatibel zu planen, so dass eine spätere Verlängerung nach Köniz/Liebefeld möglich ist. Dieses Anliegen hat der Gemeinderat bereits in der Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern Mittelland und beim Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination deponiert. Die Aufwärtskompatibilität wurde der Gemeinde Köniz vom AöV bestätigt.

**E** Das Anliegen ist dem AÖV bekannt und fliesst in die weitere Planung ein.

**Gemeinde Lyss**

In den Grundlagen werden richtigerweise die aktuellen RGSK mit den Agglomerationsprogrammen 3. Generation aufgenommen. Unter den aufgeführten Infrastrukturprojekten in der Region Biel/Bienne-Seeland - Jura bernois fehlt die Umgestaltung Bahnhof Buswil. Dieses wichtige Projekt ist im Agglomerationsprogramm Biel-Bienne / Lyss 2. Generation unter dem ARE-Code 0371.2.003 in der Massnahme „Schienengebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltstellen Buswil und Lyss)“ enthalten.

**C** Diese Massnahme erfolgt innerhalb des Bahnareals und benötigt infolgedessen keine räumliche Koordination auf Richtplanebene.

**Gemeinde Meiringen**

Betreffend Grimselbahn ist insofern mitzuwirken, als dass diese nicht als Zwischenergebnis, sondern mittels Festsetzung gefordert und gebaut werden soll.

**C** Der Bund hat in seinem Vorprüfungsbericht in Aussicht gestellt, dass er das Massnahmenblatt B\_10 zu einem Zwischenergebnis zurückstufen werde. Deshalb kann dem Begehren nicht entsprochen werden.

**Gemeinde Münsigen**

Im Herbst 2018 wurde die UeO "Senevita" vom AGR genehmigt. Die UeO und das zugehörige Erschliessungsprojekt der Gemeinde sehen einen neuen attraktiven Bahnhofzugang auf der Westseite des Bahnhofs Münsigen vor. Als Hauptmassnahme ist dabei eine neue Perronkante auf der Westseite mit direktem Bahnzugang enthalten. Die Koordination mit der SBB ist weit fortgeschritten. Diese für Münsigen sehr wichtige Massnahme muss unbedingt in der Liste der Infrastrukturprojekte ergänzt werden: "Bahnzugang Münsigen West mit Perronkante West".

**D** Grundsätzlich muss die Aufnahme von neuen Massnahmen / Projekten der öffentlichen Mitwirkung unterzogen werden, damit sich alle davon betroffenen Kreise dazu äussern können. Die Massnahme kann folglich im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung 2018 nicht mehr aufgenommen werden. Die Massnahme wird jedoch aus Sicht des AÖV nicht hinterfragt und für die Aufnahme im Rahmen der Richtplananpassungen 2020 vorgesehen.

**Gemeinde Müntschemier**

Im Zusammenhang mit dem Massnahmenblatt B\_04 möchte es der Gemeinderat der Einwohnergemeinde Müntschemier nicht unterlassen, auf die grosse Bedeutung des Doppelspurausbau auf der Linie Kerzers-Ins (Prioritäten im öffentlichen Regionalverkehr / S-Bahn, Teil b) Infrastruktur > Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois > Zeile 4) für die Verkehrsachse Bern-Neuchâtel hinzuweisen. Gemäss den uns vorliegenden Informationen sehen neueste Planungen eine Realisierung erst für 2035/2040 anstatt wie ursprünglich kommuniziert für 2025/2030 vor. Eine solche Verzögerung wirkt sich negativ auf das Wachstumspotential der Region aus und stärkt das Wachstum des Automobilverkehrs. Auch darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass Betriebe der Bahnindustrie betroffen sind, die zur kantonalen Wirtschaftskraft beitragen, und so in ihrer Entwicklung eingeschränkt werden. Dementsprechend erachtet der Gemeinderat eine zeitnahe Beseitigung dieses Nadelöhrs für mehr als gerechtfertigt.

**A** Hinweis: Das Projekt ist nicht Bestandteil des STEP Ausbauschnittes 2035.

**Gemeinde Spiez**

Von der Anlagenanpassung für Abstellungen im Gwatt (S-Bahn) sowie der Bogenbegradigung Hondrich-Wengi-Ey wird Kenntnis genommen.

**A**

**Stadt Bern**

Die BLS überprüft die Verschiebung der S-Bahn-Haltestelle Stöckacker (Linie S5, S51, S52) in Richtung Osten, damit insbesondere die Umsteigebeziehungen zwischen dieser und den weiteren ÖV-Haltestellen im Raum Europaplatz verbessert werden können. Der Gemeinderat betrachtet die Verschiebung der S-Bahnhaltestelle auf Höhe des ewb-Areals bzw. der Sport- und Freizeitanlage Weyernnannshaus als Chance, um das Erschliessungssystem im Entwicklungsschwerpunkt ESP Ausserholligen nachhaltig zu verbessern. Es sind jedoch verschiedene Fragen vertieft zu prüfen. Antrag: Der Gemeinderat beantragt eine Aufnahme des Projekts Verschiebung Haltestelle Stöckacker in den Richtplan als Vororientierung.

**D** Grundsätzlich muss die Aufnahme von neuen Massnahmen / Projekten der öffentlichen Mitwirkung unterzogen werden, damit sich alle davon betroffenen Kreise dazu äussern können. Die Massnahme kann folglich im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung 2018 nicht mehr aufgenommen werden. Die Massnahme wird vom Kanton unterstützt und für die Aufnahme im Rahmen der Richtplananpassungen 2020 vorgesehen.

**Stadt Biel / Ville de Bienne**

Concernant le 2ème sous-passage avec accès aux quais, le Conseil municipal part du principe qu'il s'agit, en l'occurrence du passage situé, à l'est de la gare (PUE). Il est demandé à ce que le texte soit précisé dans ce sens.

**B** Nouvelle formulation: "Gare de Bienne: 2e sous-passage avec accès aux quais à l'est".

Le Conseil municipal de Bienne prend connaissance de la modification concernant la gare de triage, respectivement l'installation de production du côté est de la gare actuelle, relève toutefois que, en lien avec les investissements qui seront faits sur ce site, il est absolument nécessaire d'améliorer la perméabilité du secteur concerné pour la mobilité douce, afin de diminuer l'effet de rupture induit par les infrastructures ferroviaires et de renforcer l'attrait de la marche et du vélo entre les quartiers situés au nord et au sud de ladite installation de production Est. Il s'agira d'en tenir compte dans toutes les mesures à prendre.

**D** D'une manière générale, l'inscription de nouvelles mesures ou de nouveaux projets doit être soumise à une procédure de participation donnant à tous les milieux intéressés l'occasion de prendre position. La mesure ne peut donc plus être intégrée aux adaptations du plan directeur de 2018. Il s'agira d'en concrétiser le contenu dans le projet d'agglomération.

**Stadt Burgdorf**

Zu den Anpassungen des Massnahmenblattes B\_04 betreffend Ausbau Bahnhof Burgdorf Steinhof möchten wir anmerken, dass diese Massnahme als Festsetzung, nicht als Vororientierung, aufgenommen werden sollte. Hier wird aktuell bereits das Bauprojekt erarbeitet.

**B** Der Koordinationsstand der Massnahme Ausbau Bahnhof Burgdorf Steinhof wird auf Festsetzung angepasst.

**Stadt Thun**

Punkt «Thun, Anlagenanpassung»: Was ist gemeint mit «Zufahrt» und «Bahnhof Aaretal» geht es hier um die S-Bahn-Haltestelle Thun Nord? Welche räumlichen Auswirkungen haben die verschiedenen erwähnten Abstellanlagen für S-Bahn-Züge im Stadtkörper Thun?

**B** Es handelt sich um eine langfristige Planung der SBB (Rahmenplan), die der Raumsicherung dient. Es können jedoch noch keine konkreten Aussagen dazu gemacht werden, weshalb die in die Mitwirkung gegebenen Anpassungen wieder rückgängig gemacht werden.

Wir beantragen hier zusätzlich die Aufnahme folgender Massnahme: Neue Bus-Tangentallinie Thun-Steffisburg (VO)

**C** Neue Buslinien sind nicht Bestandteil des kantonalen Richtplans.

**Kanton Luzern**

Der Streckenabschnitt St. Urban-Ziegelei der Bahnstrecke Langenthal-St. Urban muss in den nächsten Jahren saniert werden. Im Rahmen dieser Instandhaltungsmassnahmen soll gleichzeitig die Endhaltestelle Ziegelei gemäss den gesetzlichen Vorgaben BehiG-konform umgestaltet werden. Weiter ist vorgesehen, zwei heute nur mit Andreaskreuzen gesicherte Bahnübergänge zu sanieren. Im Zusammenhang mit den anstehenden Sanierungs- und Instandhaltungsmassnahmen prüfen die Kantone Luzern und Bern, ob und wie die Verkehrsbedürfnisse des Ortsteils St. Urban der Gemeinde Pfaffnau mit einer optimierten Lage der Endhaltestelle besser mit dem öffentlichen Verkehr abgedeckt werden könnte. Im Vordergrund steht insbesondere die Verbesserung der öV-Qualität für die Luzerner Psychiatrie St. Urban. Dementsprechend könnte ein entsprechenden Richtplaneintrag -zumindest als Vororientierung - zweckmässig sein.

**D** Grundsätzlich muss die Aufnahme von neuen Massnahmen / Projekten der öffentlichen Mitwirkung unterzogen werden, damit sich alle davon betroffenen Kreise dazu äussern können. Die Massnahme kann folglich im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung 2018 nicht mehr aufgenommen werden. Die Massnahme wird durch das AÖV nicht hinterfragt und für die Aufnahme im Rahmen der Richtplananpassungen 2020 vorgesehen.

Die Region Luzern West setzt sich seit mehreren Jahren für attraktive öV-Verbindungen und die Anbindung an die Zentren des Mittellandes ein. Dies u.a. auch aufgrund der Struktur des öV-Netzes in unserer Region. Das Rückgrat dieses Netzes wird von den Bahnlinien Luzern- Schüpfheim- Langnau i.E.- Bern und Luzern- Langenthal gebildet. Im Entlebuch wie auch im Raum Willisau- Napf wird das Netz durch Stickerschliessungen mit (teilweise kantonsübergreifenden) Buslinien ergänzt. In einer überregionalen Zusammenarbeit haben die Regionalkonferenz Oberaargau und die Region Luzern West Anfang Februar 2018 einen Antrag an den Verkehrsverbund Kanton Luzern (VVL) und das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV) zur Prüfung der Machbarkeit für eine verbesserte öV-Anbindung des Raumes Wolhusen-Willisau-Huttwii-Langenthal an die Zentren Bern, Olten und Luzern eingereicht. Unserem Antrag wurde inzwischen stattgegeben. Wir sind der Ansicht, dass dieses Thema nun auch in den strategischen Kapiteln der kantonalen Richtpläne Bern und Luzern abgebildet werden muss

**C** Es handelt sich um ein Anliegen, welches im Rahmen von regionalen Angebotsplanungen geprüft wird. Ein Eintrag im Richtplan des Kantons Bern ist nicht stufengerecht.

**Evangelische Volkspartei Kanton Bern EVP**

In Bezug auf das Tram in Bern wird isoliert die neue Linie in die Länggasse in Verbindung mit Wyler erwähnt. Nach unserer Einschätzung kann man diese nicht realisieren, ohne sich vertieft damit auseinander zu setzen, wie man das Nadelöhr löst (z.B. zweiter Strang oder vom reinen Durchmesserkonzept abkommen).

**C** Das Tram Länggasse ist das Ergebnis der entsprechenden ZMB. Da wichtige Fragen wie z.B. die Einbindung der Linie im Bereich Bahnhof noch offen sind, handelt es sich um ein Zwischenergebnis.

**Grünliberale Partei Kanton Bern**

Antrag: Die Priorität «Tram Länggasse (ZMB Wyler-Länggasse)» ist durch «Kapazitätserhöhung ÖV Länggasse» zu ersetzen.  
Begründung: Inwiefern zur Kapazitätserhöhung des ÖVs in die Länggasse die Tramlösung optimal ist, muss überprüft werden. Die beantragte Formulierung lässt Spielraum für weitere Varianten offen. Im Übrigen ist der prognostizierten erhöhten Verkehrsnachfrage im Länggass-Quartier in erster Linie mittels Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu begegnen.

**C** Das Tram Länggasse ist das Ergebnis der entsprechenden ZMB.

**Berner Bauernverband**

Der Ausbau des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs mit den entsprechenden Prioritäten ist erstrebenswert. Wir erwarten auch in diesem Bereich, dass dem Erhalt der Landwirtschaftlichen Nutzfläche hohe Wichtigkeit zugemessen wird. Zudem ist die Koordination zwischen den Bedürfnissen der verschiedenen Bahnunternehmen konsequent vorzunehmen. Insbesondere im Bereich der Wartungs- und Abstellinfrastruktur orten wir hier grosses Potential.

**E**

**Familienstiftung Balsigergut Klein-Wabern**

Antrag: Die Balsigerstiftung beantragt die Streichung der S-Bahn-Station Kleinwabern aus dem Richtplan.  
Begründung: Die Einzonung des Areals Chlywabere / Balsigergut ist noch nicht erfolgt. Sie ist abhängig von der Realisierung der Verlängerung der Tramlinie 9, deren Finanzierung derzeit noch nicht sichergestellt ist. Einzonungen in der vorgesehenen Grössenordnung erfolgen in der Regel im Rahmen einer Zone mit Planungspflicht. Die Realisierung von Bauvorhaben setzt eine vorgängige Planung voraus, welche nur bei entsprechendem Bedarf erstellt wird. Das Gebiet Chlywabere / Balsigergut ist raumplanerisch als Vorranggebiet mit Schwerpunkt Arbeitsnutzung vorgesehen. Nach dem Kenntnisstand der Balsigerstiftung als Grundeigentümerin besteht derzeit und auch mittelfristig kein Bedarf nach Einzonungen für Arbeitsnutzungen. Es ist nicht davon auszugehen, dass das Gebiet Chlywabere / Balsigergut in den nächsten 15 Jahren überbaut wird.

**C** Die neue S-Bahnhaltestelle Kleinwabern ist Bestandteil des STEP Ausbauschnittes 2035 des Bundes. Die Finanzierung ist somit gesichert und die Planungsarbeiten der BLS werden bald starten. Das Nachfragepotential für die verbesserte ÖV-Erschliessung des Gebietes Kleinwabern ist auch ohne die Überbauung des Balsigerguts gegeben.

Die S-Bahn-Station Kleinwabern soll u.a. neue Siedlungen im Umfeld erschliessen, vorrangig das Gebiet Chlywabere / Balsigergut. Solange eine Überbauung dieses Gebiets nicht absehbar ist, macht eine S-Bahn-Station auf der grünen Wiese keinen Sinn, dies selbst nach erfolgter Verlängerung der Tramlinie 9. Allein um optimalere Umsteigebeziehungen von der S-Bahn ins Feinverteilungsnetz zu ermöglichen und ohne gleichzeitige Erschliessung von neuen Überbauungen im Umfeld dürfte das Kosten-Nutzen-Verhältnis der S-Bahn-Station Kleinwabern nicht stimmen. Kommt eine Streichung der Massnahme aus dem Richtplan nicht in Betracht, ist zumindest als Voraussetzung bzw. als Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn-Station Kleinwabern bzw. des ÖV-Knotenpunktes Kleinwabern die Einzonung und Überbauung des Gebiets Chlywabere / Balsigergut zu bestimmen. Weitere Begründungen in der Originalstellungnahme.

**Leist Oberbottigen**

Das Projekt der BLS-Werkstätte im Westen von Bern ist in den zur Mitwirkung aufgelegten Richtplanpassungen nicht berücksichtigt und wird erst in einem späteren Zeitpunkt in einer separaten Richtplananpassung (in Verbindung mit der Aktualisierung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene) behandelt. Diese Richtplananpassungen werden für uns von grossem Interesse sein, weil das BLS-Projekt sich in hohem Masse auf Raum und Umwelt in unserem Einzugsgebiet auswirken wird. Zu diesen noch nicht bekannten Richtplananpassungen werden wir uns zu gegebener Zeit äussern.

**A** Die entsprechende Richtplananpassung ist am 14. Dezember 2018 erfolgt. Die Mitwirkung zu dieser Richtplananpassung ist erfolgte bereits Ende 2017 / Anfang 2018.

**BLS Netz AG**

Bei den Massnahmen Emmental sollte es bei Burgdorf Steinhof Festsetzung und nicht Vororientierung heissen.

**B** Der Koordinationsstand der Massnahme Ausbau Bahnhof Burgdorf Steinhof wird auf Festsetzung angepasst.

**zb Zentralbahn AG**

Nach Rücksprache mit Ihrem Amt vom 06. November 2018 müssten Massnahmen, welche die Zentralbahn betreffen, unter den Massnahmen B\_02 oder B\_04 aufgeführt sein, was bisher nicht der Fall ist. Die Zentralbahn fordert deshalb, dass die folgenden Massnahmen gemäss «Masterplan Zentralbahn 2050» (siehe Anhang in Originalstellungnahme) in den Richtplan aufzunehmen seien.

Massnahmen:

- Kreuzungsstelle Niederried (AS2030)
- Haltestelle Ressort Brienzensee Ufern Moos, westlich von Oberried (Raumsicherung)
- Schleife Meiringen (Raumsicherung)
- Haltestelle Brienz Kienholz/Ost (Raumsicherung)
- Doppelspur zwischen Brünig-Hasliberg und Interlaken Ost (Raumsicherung)

- D** Grundsätzlich muss die Aufnahme von neuen Massnahmen / Projekten der öffentlichen Mitwirkung unterzogen werden, damit sich alle davon betroffenen Kreise dazu äussern können. Die Massnahme kann folglich im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung 2018 nicht mehr aufgenommen werden. Die Massnahme werden für die Aufnahme im Rahmen der Richtplananpassungen 2020 vorgesehen und geprüft.

**Berg- und Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saenenland**

Sanierung Ortsdurchfahrten Simmental (Erlenbach, Boltigen). Antrag: Kurz- bis mittelfristige Umsetzung anstreben -> Koordinationsstand Festsetzung.

**C** Das Projekt Dorfdurchfahrt Erlenbach ist zurzeit in Arbeit, das Genehmigungsdossier liegt vor und die Kreditgenehmigung ist beim Regierungsrat beantragt. Nach einer langwierigen Planungsstudie und einem Vorprojekt sollte das Projekt in Boltigen im Anschluss an die Dorfdurchfahrt Reidenbach realisiert werden. Momentan sind die Projekte der Ortsdurchfahrten Boltigen und Reidenbach jedoch wegen der ablehnenden Haltung des Gemeinderats zurückgestellt.

Anpassung Ergänzungsnetz Saenen – Gstaad – Col du Pillon (142) – Zwischenergebnis. Antrag: Erhöhung des Koordinationsstands auf Festsetzung.

**C** Auf Stufe Bund sind noch keine verbindlichen Beschlüsse gefallen bez. der Erweiterung des Ergänzungsnetzes des Bundes

Umfahrung Frutigen inkl. flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt (223; Realisierung sehr langfristig, flankierende Massnahmen evtl. früher). Antrag: Vorantreiben der Umfahrung Frutigen, mittelfristige Realisierung und mit kurzfristigen bis mittelfristigen flankierenden Massnahmen -> Koordinationsstand Zwischenergebnis anstreben

**C** Der Regierungsrat und der Grosse Rat lehnten die Motion 085-2018 ab. Dieser Entscheid ist verbindlich und kann im Richtplan nicht übersteuert werden.

Anpassung Ergänzungsnetz Zweisimmen – Lenk (220) - Vororientierung. Antrag: Erhöhung des Koordinationsstands auf Zwischenergebnis.

**C** Auf Stufe Bund sind noch keine verbindlichen Beschlüsse gefallen bez. der Erweiterung des Ergänzungsnetzes des Bundes

Anpassung Ergänzungsnetz Frutigen – Adelsboden (223.1) – Zwischenergebnis. Antrag: Erhöhung des Koordinationsstands auf Festsetzung.

**C** Auf Stufe Bund sind noch keine verbindlichen Beschlüsse gefallen bez. der Erweiterung des Ergänzungsnetzes des Bundes

**Regionalkonferenz Oberland-Ost**

Wir beantragen folgende Ergänzung bei den strategischen Projekten:  
- Park & Ride im Gebiet des ehemaligen Flugplatzes Interlaken: Prüfen der Aufnahme und Festsetzung im Richtplan sowie Aufnahme im nächsten Strassennetzplan.  
Begründung: Im Zusammenhang mit der oben erwähnten Haltestelle auf dem Flugplatz Interlaken ist auch ein P&R vorgesehen. Im Rahmen des RGSK II wurde bereits beantragt, dieses in den SNP aufzunehmen damit entsprechende kantonale Beiträge möglich sind.

**D** Das Anliegen wird im Rahmen der nächsten Anpassung des Strassennetzplans voraussichtlich im Jahr 2021 geprüft.

Wir beantragen folgende Anpassung bei den strategischen Projekten:  
- 3 Ausbau Willigen – Chirchet: Festsetzung Begründung: die Vorarbeiten (Dammschüttung Deponie Müör) sind bereits gestartet worden.

**C** Das Projekt befindet sich zur Zeit in der Projektierungsphase. Aktuell sind die unterschiedlichen Interessen noch nicht ausreichend koordiniert. Aus diesem Grund liegt hier ein Zwischenergebnis und noch keine Festsetzung vor.

**Gemeinde Hasliberg**

Strategische Projekte Punkt 3 Ausbau Willigen - Chirchet (6; Verstärkung und Ausbau mit Radstreifen) ist insofern mitzuwirken, als dass diese nicht als Zwischenergebnis, sondern mittels Festsetzung gefordert und gebaut werden soll.

**C** Das Projekt befindet sich zur Zeit in der Projektierungsphase. Aktuell sind die unterschiedlichen Interessen noch nicht ausreichend koordiniert. Aus diesem Grund liegt hier ein Zwischenergebnis und noch keine Festsetzung vor.

**Gemeinde Köniz**

Gehen wir recht in der Annahme, dass das strategische Projekt „Sanierung Freiburgstrasse (10)“ auf der Richtplankarte einzig mit einem violetten Punkt südlich von Niederwangen abgebildet wird und ein Streckenlinien-Symbol fehlt?

**A** Die strategischen Projekte werden alle nur durch einen Punkt repräsentiert - analog dem Kärtlein auf der Rückseite des Massnahmenblatts.

**Gemeinde Lyss**

Der Übergang der Kantonsstrasse Bern-Biel an den Bund (unter Anpassungen des Nationalstrassennetzes) wie auch die Aufnahme der Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss (unter strategisches Projekt 16) wird begrüsst. Betreffend T6 machen wir an dieser Stelle auf den Richtplan / RGSK Biel-Seeland 2016 aufmerksam, welcher als Option einen Ausbaus der T6 Biel-Lyss auf 4 Spuren erwähnt (Vorbehalt: 4-Spur-Ausbau ist nur möglich, wenn die T6 ins Nationalstrassennetz aufgenommen wird). Daher sind wir der Auffassung, dass aufgrund dieser genehmigten Massnahme auf regionaler Stufe dies auch auf kantonaler Ebene, insbesondere auch als Orientierung an den Bund, erfolgen muss. Siehe dazu auch die Bemerkungen unter dem Massnahmenblatt B 13.

**C** Es gibt keine genehmigte Massnahme 4-Spur-Ausbau T6 Biel - Lyss. Die Autostrasse geht per 1.1.2020 an den Bund über. Es liegt alleine am Bund, allfällige Ausbaumassnahmen auf der T6 zu beschliessen. Die Haltung des Kantons kann daher formal erst in einer weiteren Anpassung des Richtplans in Massnahme B\_13 formuliert werden.

Im Zusammenhang mit der Neuerschliessung der Arbeitszone Lyss Nord resp. der Kiesgrube Chrützwald ist eine neue Verbindungsstrasse von der Kantonsstrasse Lyss-Büren zum T6-Anschluss Lyss Nord geplant. Die Region strebt langfristig eine Klassierung dieser neuen Verbindung als Kantonsstrasse an. Das kantonale Tiefbauamt lehnt eine Neuklassierung ab. Die von der Gemeinde und der Region von langer Hand vorbereitete, zukünftige T6-Anschluss, welcher wie erwähnt Inhalt des genehmigten Richtplans / RGSK Biel-Seeland 2016 und der ebenfalls genehmigten Richtplanung KLB Lyss-Busswil ist, sollte folgerichtig als Vororientierung unter den strategischen Projekten im Massnahmenblatt B 07 aufgenommen werden.

**C** Die Kantonsstrassen sind in Art. 7, die Gemeindestrassen in Art. 8 des Strassengesetzes definiert. Vorliegend handelt es sich klarerweise um eine Erschliessung für ein Baugebiet und somit um eine Gemeindestrasse.

**Gemeinde Meiringen**

Strategische Projekte Punkt 3 Ausbau Willigen - Chirchet (6; Verstärkung und Ausbau mit Radstreifen) ist insofern mitzuwirken, als dass diese nicht als Zwischenergebnis, sondern mittels Festsetzung gefordert und gebaut werden soll.

**C** Das Projekt befindet sich zur Zeit in der Projektierungsphase. Aktuell sind die unterschiedlichen Interessen noch nicht ausreichend koordiniert. Aus diesem Grund liegt hier ein Zwischenergebnis und noch keine Festsetzung vor.

**Gemeinde Muri b. Bern**

Anpassung Nationalstrassennetz: Der Autobahnzubringer Muri-Rüfenacht (A6) wird 2020 vom Kanton an den Bund übergehen. Es ist vorgesehen, dass das vom Kanton 2012 erarbeitete Vorprojekt zum Scheyenholzkreisel bis zur Übergabe an den Bund nicht weiter bearbeitet wird. Aus Sicht der Gemeinde Muri sollen die Planungsarbeiten aber bereits vor Übergabe an den Bund wieder aufgenommen werden. Mindestens die Überprüfung des Vorprojektes und die Festlegung der Rahmen- und Randbedingungen sollen unter Federführung des Kantons bis Ende 2019 noch realisiert werden.

**C** Der Zubringer Rüfenacht geht per 1.1.2020 an den Bund über. Es liegt dann alleine am Bund, das Projekt Scheyenholzkreisel weiter zu bearbeiten. Die Haltung des Kantons zur Weiterentwicklung kann daher formal erst in einer weiteren Anpassung des Richtplans in Massnahme B\_13 formuliert werden.

**Gemeinde Schattenhalb**

Zur Massnahme B\_07 Strassennetzplan aktualisieren wird beantragt, dass der Stand der Koordination beim strategischen Projekt Nr. 3, Ausbau der Kantonsstrasse Willigen - Chirchet, geändert wird. Der Projektierungskredit wurde bewilligt und die Planungsarbeiten aufgenommen, somit handelt es sich nach Ansicht des Gemeinderats nicht mehr um ein Zwischenergebnis sondern bereits um eine Festsetzung.

**C** Das Projekt befindet sich zur Zeit in der Projektierungsphase. Aktuell sind die unterschiedlichen Interessen noch nicht ausreichend koordiniert. Aus diesem Grund liegt hier ein Zwischenergebnis und noch keine Festsetzung vor.

**Gemeinde Spiez**

Wir nehmen davon Kenntnis, dass die Kantonsstrasse Spiez-Kandersteg (N6) an den Bund übergeht.

**A**

**Stadt Burgdorf**

Richtplan-Gesamtkarte: Weiter sind wir der Auffassung, dass die Symbollage zur Massnahme B\_07, welche die Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle und damit die Orts-durchfahrt betrifft, nicht mehr aktuell ist.

**B** Symbol auf Karte wird verschoben.

**Grüne Kanton Bern**

Massnahme 19: Neuplanung auf Basis Vorschlag Westast so besser (2-Spuriger Tunnel)

**C** Das Plangenehmigungsverfahren zum umstrittenen Projekt Westast ist sistiert. Eine Dialoggruppe erarbeitet bis im Sommer 2020 Vorschläge zum Vorgehen. Die Vorschläge der Dialoggruppe sind abzuwarten. Im Massnahmenblatt wurde ein entsprechender Hinweis ergänzt.

**Kantonal-Bernischer Baumeisterverband**

Die Aktualisierungen und Neuaufnahmen im Strassennetzplan werden ausdrücklich begrüsst. Ein gut ausgebautes Strassennetz ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für den Kanton Bern und damit auch für das Bauhauptgewerbe.

**A**

**Verkehrsclub der Schweiz VCS**

Massnahme 19: Neuplanung auf Basis Vorschlag «Westast so besser» (2-Spuriger Tunnel ohne Anschlüsse im Stadtzentrum).

**C** Das Plangenehmigungsverfahren zum umstrittenen Projekt Westast ist sistiert. Eine Dialoggruppe erarbeitet bis im Sommer 2020 Vorschläge zum Vorgehen. Die Vorschläge der Dialoggruppe sind abzuwarten. Im Massnahmenblatt wurde ein entsprechender Hinweis ergänzt.

**Gemeinde Ittigen**

Die Gemeinde Ittigen begrüsst die Absicht des Kantons, Minderwert-Entschädigungsforderungen im Zusammenhang mit dem Vollzug Lärmschutz Strassenverkehr zu behandeln. Es ist erfreulich, dass es dem Kanton gelungen ist, die Programmvereinbarung zwischen Bund und Kanton zu unterzeichnen. Zusätzlich würde es die Gemeinde begrüssen, wenn der Kanton sich dafür einsetzen könnte, dass nicht immer neue Strassenabschnitte saniert werden müssten, bloss wegen der Verkehrszunahme. Dies müsste z.B. auch bei der Erhöhung von Fahrtenkontingenten beachtet werden (z.B. Anpassung Fahrtenkontingent Westside).

E

**Gemeinde Köniz**

Mit dem Umweltschutzgesetz (USG) von 1983 und der Lärmschutzverordnung (LSV) von 1986 sind die Grundlagen zum Lärmschutz im Strassenverkehr gegeben und einzuhalten.

Deshalb schlagen wir für folgende Massnahme eine Präzisierung vor: „Planung und Ausführung von Nachsanierungen, unter (streichen: "Einbezug") Prüfung von quellenseitigen Massnahmen (lärmarme Beläge und Temporeduktionen) wo möglich umsetzen.“

Wir begrüssen es sehr, dass der Kanton hierzu im Massnahmenblatt der Herausforderung zwi-schen Innenentwicklung und Lärm Raum gibt. Der Reduktion des Lärms an der Quelle ist ein besonders hohes Gewicht beizumessen, um attraktive Siedlungen zu erhalten. Bezüglich dem im Massnahmenblatt erwähnten Fachausschuss Lärm würden wir gerne vom Kanton erfahren, wie dieser zusammengesetzt ist und welche Kompetenzen dieser erhält.

B Die Massnahme wurde umformuliert: Planung und Ausführung von Nachsanierungen, mit Schwerpunkt auf quellenseitigen Massnahmen (lärmarme Beläge und Temporeduktionen).

A Fachausschuss Lärm: Bereits vor Inkrafttreten der LSV haben im Kanton Bern verschiedene Amtsstellen die Aufgaben zur Bekämpfung der unterschiedlichen Lärmarten wahrgenommen. Mit der LSV wurden die Aufgaben der Behörde erweitert, die dezentrale Struktur der kantonalen Verwaltung wurde jedoch beibehalten. Zur Sicherstellung der Koordination zwischen Ämtern bzw. Direktionen wurde 1986 der kantonale Fachausschuss Lärm (damals noch: Fachausschuss für Lärmfragen) gebildet. Die aktuellen Zuständigkeiten der Fach- bzw. Vollzugsstellen sind in der kantonalen Lärmschutzverordnung geregelt (z.B. ist das kant. Tiefbauamt für Strassenlärm nach Anhang 3 LSV zuständig). Der Fachausschuss setzt sich aus je einer Person der kantonalen Fachstellen zusammen. Ebenfalls vertreten ist die Stadt Bern, welcher von den kantonalen Fachstellen gewisse Aufgaben in der Lärmbekämpfung delegiert worden sind. Das Sekretariat des Fachausschusses wird vom Amt für Umweltkoordination und Energie geführt. Dem Fachausschuss obliegt insbesondere die fachliche Koordination unter den kantonalen Fachstellen, so dass ein einheitlicher Vollzug sowie die Abstimmung bei Sachgeschäften sichergestellt werden können. Weiter umfasst die Koordination auch strategische und konzeptionelle Arbeiten sowie den Austausch mit dem CercleBruit und weiteren Fachgremien im Bereich Lärm.

**Gemeinde Schattenhalb**

Der Gemeinderat Schattenhalb unterstützt die Änderungen in Bezug auf die Massnahme B\_08 - Lärmschutz Strassenverkehr vollziehen. Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens während der Sommermonate ist zunehmend eine Belastung für unsere Bevölkerung, weshalb wir froh sind, dass die entsprechenden Massnahmen ergänzt wurden und die Programmvereinbarung bis ins 2022 verlängert werden kann.

A

**Gemeinde Spiez**

Wir begrüssen, dass der Lärmschutz auch nach dem 6. Rahmenkredit eine Daueraufgabe bleibt. Wir sehen eine sehr grosse Notwendigkeit, dass die von Ihnen angedachten Massnahmen wie vereinfachter Zugang zu Informationen, gesetzlichen Anforderungen sowie empfohlenen Lärmschutzmassnahmen prioritär umgesetzt werden. Auch erachten wir den verbesserten Austausch zwischen Lärmschutzfachstelle und Raumplanern aufgrund den bisherigen Erfahrungen als äusserst wichtig für erfolgreiche Arealentwicklungen.

E

**Stadt Thun**

Bezeichnung und Lösung des Zielkonflikts zur Innenentwicklung sind ungenügend. Hier besteht gerade im städtischen Kontext auch erheblicher Handlungsbedarf auf gesetzlicher Ebene. Baulich-technische Lösungen werden zu stark betont, während Lösungen des Verkehrsmanagements - also konsequente Lösungen an der Lärmquelle - kaum thematisiert werden.

A

Im städtischen Kontext akzentuieren sich die Probleme und Zielkonflikte mit der Innentwicklung zunehmend - u.a. mit Lärmschutz.

**Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern**

Die Sanierungsfrist gemäss Bundesgesetzgebung wurde im Kanton Bern verpasst. Die SP Kanton Bern kritisiert diesen Zustand und erwartet vom Kanton, dass die Sanierungen lärmiger Strassen endlich mit Nachdruck an die Hand genommen wird und alle möglichen Massnahmen angeordnet und durchgesetzt werden. Die an den betroffenen Strassen lebende Bevölkerung leidet unter der Situation und ihren Interessen ist nun beim Vollzug der Bundesgesetzgebung zum Lärmschutz in den nächsten Jahren erste Priorität einzuräumen. Das Massnahmenblatt ist entsprechend zu überarbeiten. Bautechnische Massnahmen werden zu stark betont, während Lösungen des Verkehrsmanagements, - also konsequente Lösungen an der Lärmquelle -, kaum thematisiert werden. Namentlich ist die Massnahme "Temporeduktion" prominent ins Massnahmenblatt aufzunehmen. Es gibt zahlreiche Beispiele aus Gemeinden, bei denen mit Temporeduktionen die Lärmüberschreitungen behoben und teure Sanierungsmassnahmen an den Strassen und Gebäuden verhindert werden konnten. Temporeduktionen weisen im Übrigen gerade in Wohngebieten auch Vorteile im Bereich Verkehrssicherheit auf und werten die lärmbeeinträchtigten Liegenschaften auf.

**Förderverein Region Gantrisch**

Der Kanton stellt die erforderlichen Mittel zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte im Strassenverkehr durch Rahmenkredite sicher. Er setzt sich gegen eine weitere zeitliche Verzögerung des gesetzlichen Sanierungsauftrags ein. Er zeigt in den Sanierungsprojekten auf, mit welchen Lärmschutzmassnahmen die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Zwischen dem raumplanerischen Anliegen (Verdichtung nach innen) und dem, im Umweltschutzgesetz geforderten, Gesundheitsschutz gibt es immer wieder Zielkonflikte. Zukünftig ist im Sinne der Prävention und zur Verhinderung von Lärm-Nachsanierungen, eine verstärkte Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen Raumplanung und Strasseneigentümern anzustreben.

Der Naturpark Gantrisch erachtet eine erhöhte Sorgfalt im Bereich von Lärmschutzmassnahmen als wichtig. Eine vermehrte Interessensabwägung mit den örtlichen Natur- und Kulturwerten ist erforderlich.

**Verkehrsclub der Schweiz VCS**

Der VCS ist enttäuscht darüber, dass die vom Bundesrat festgelegte Frist bzgl. Lärmsanierung nicht eingehalten werden konnte und die erforderlichen Lärmschutzmassnahmen voraussichtlich erst 2022 statt 2018 abgeschlossen werden können. Wir fordern, dass die Lärmschutzmassnahmen möglichst beschleunigt und zeitnah umgesetzt werden. Das Bundesgericht hält in seinem Entscheid (1C\_589/2014) fest, dass «alle möglichen und zumutbaren Sanierungsmassnahmen» ausgeschöpft werden müssen, und dazu gehört eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30). Angesichts der Tatsache, dass der Kanton Bern die festgelegte Frist (31.3.2018) hat verstreichen lassen, müssen nun die wirksamsten und in der Umsetzung einfachsten Massnahmen (Tempo 30) unverzüglich umgesetzt werden.

Antrag: Der VCS fordert quellseitige Lärmschutz-Massnahmen als vorrangige Massnahme gegen Strassenlärm. In Anbetracht der bereits verstrichenen Frist zur Lärmsanierung sind Temporeduktionen unverzüglich anzuwenden. Tempo 30 ist auch als temporäre Massnahme umzusetzen, wenn sich eine bauliche Lösung nicht zeitnah realisieren lässt. Bei der Beurteilung der Zweck- und Verhältnismässigkeit sowie der wirtschaftlichen Tragbarkeit von Lärmschutz-Massnahmen sind den Bedürfnissen der AnwohnerInnen hohe Priorität beizumessen.

**B** Das Tiefbauamt des Kantons Bern ist sich bewusst, dass noch viele Personen entlang der Berner Strassen unter zu viel Lärm leiden. Deshalb werden bereits aktuell bei allen Lärmsanierungen quellenseitige Massnahmen prioritär geprüft. In Zukunft, bei den Nachsanierungen, soll der Schwerpunkt ebenfalls auf den quellenseitigen Massnahmen liegen. Um dies im Richtplan zu präzisieren, wurde die Massnahme "Planung und Ausführung von Nachsanierungen..." umformuliert: "Planung und Ausführung von Nachsanierungen, mit Schwerpunkt auf quellenseitigen Massnahmen (lärmarme Beläge und Temporeduktionen)."

**E**

**B** Das Tiefbauamt des Kantons Bern ist sich bewusst, dass noch viele Personen entlang der Berner Strassen unter zu viel Lärm leiden. Deshalb werden bereits aktuell bei allen Lärmsanierungen quellenseitige Massnahmen prioritär geprüft. In Zukunft, bei den Nachsanierungen, soll der Schwerpunkt ebenfalls auf den quellenseitigen Massnahmen liegen. Um dies im Richtplan zu präzisieren, wurde die Massnahme "Planung und Ausführung von Nachsanierungen..." umformuliert: "Planung und Ausführung von Nachsanierungen, mit Schwerpunkt auf quellenseitigen Massnahmen (lärmarme Beläge und Temporeduktionen)."

**Conférence des Maires du Jura bernois et du district de Bienna CMJB**

Depuis plus de 15 ans un nouveau tracé pour le trafic cycliste est prévu dans le cadre des travaux d'entretien de la A16 entre Bienna Nord et Reuchenette. La CMJB constate que ce projet n'est toujours pas clairement mis en œuvre par la Confédération, alors qu'il s'agit d'un point noir très important dans les voies de cyclotourisme en suisse. Nous constatons qu'aucune date de réalisation n'est fournie dans la Fiche du plan directeur, ce qui nous semble incroyable ! Nous remercions les autorités cantonales de relancer l'OFROU afin que le projet prévu se réalise enfin. Enfin, nous vous remercions d'ajouter la future association Jb.B ainsi que la commune de Péry-La Heutte dans la liste des intervenants.

**B** La liste des intervenants a été complétée en conséquence dans la fiche de mesure.

**Verein seeland.biel/bienne**

Wir begrüßen das neue Massnahmenblatt und insbesondere die Bestrebung, die Nationalstrassen-Reparaturen in Twann (Tunnelverlängerung A5 und neues Ostportal) und Biel Nord-Reuchenette (unabhängige Veloführung durch das Taubenloch) rasch vorzunehmen.

**A**

**Gemeinde Ittigen**

Grundsätzlich unterstützt die Gemeinde Ittigen auch die neue Massnahme B\_13. Die Gemeinde erwartet jedoch Unterstützung durch den Kanton bei der Durchsetzung ihrer berechtigten Anliegen in diesem Zusammenhang. Dies betrifft insbesondere Lärmschutz, Verbreiterung Unterführung Länggasse, Fruchtfolgefächern und Biotope, vgl. dazu unsere Eingabe vom 10. August 2017 an das ASTRA). Insoweit fehlt uns im Massnahmenblatt B\_13 eine entsprechende dahingehende Aussage. Andernfalls liegt der Schwerpunkt des Massnahmenblatts allein auf der Verbesserung des Verkehrsflusses (zu Lasten aller anderer berechtig-ter Anliegen).

**B**

Wir beantragen deshalb, das Massnahmenblatt wie folgt zu ergänzen: Der Kanton setzt sich gegenüber dem Bund für prioritäre Ausbauten am Nationalstrassennetz gemäss Stossrichtungen auf der Rückseite ein. Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Wahrung der kommunalen Interessen in den Bereichen der Wohn- und Siedlungsqualität.

Weiter wäre es wohl wichtig, dass der Kanton sich beim Bund dafür einsetzt, dass FFF, die wegen dem Ausbau des Nationalstrassennetzes beansprucht werden vom Kontingent, das der Kanton nach dem Bundessachplan FFF ausweisen müsste in Abzug gebracht werden.

**C** Diese Ergänzung ist in diesem Massnahmenblatt nicht stufengerecht und wird daher nicht aufgenommen. Der Umgang mit den Fruchtfolgefächern wird im Sachplan FFF des Bundes geregelt, der zurzeit überarbeitet wird. Der Vernehmlassungsentwurf des Sachplans FFF sieht vor, dass die beanspruchten FFF bei Bundesvorhaben zu kompensieren sind. Der Regierungsrat hat in der Anhörung ergänzend gefordert, dass, wenn eine Kompensation nicht möglich ist, das kantonale Kontingent entsprechend reduziert wird.

Wir beantragen deshalb, das Massnahmenblatt wie folgt zu ergänzen: Der Kanton setzt sich gegenüber dem Bund für prioritäre Ausbauten am Nationalstrassennetz gemäss Stossrichtungen auf der Rückseite ein. (...) Der Kanton setzt sich dafür ein, dass wegen dem Ausbau beanspruchte FEE von dem Kanton im Bundessachplan Fruchtfolgefächern zugewiesenen Kontingent in Abzug gebracht wird.

**Gemeinde Lyss**

Gemäss Richtplan / RGSK Biel-Seeland 2016 ist, wie bereits ausgeführt, die Option eines Ausbaus der T6 Biel-Lyss auf 4 Spuren erwähnt, wobei ein 4-Spur-Ausbau nur möglich ist, wenn die T6 ins Nationalstrassennetz aufgenommen wird.

**C** Es gibt keine genehmigte Massnahme 4-Spur-Ausbau T6 Biel - Lyss. Die Autostrasse geht per 1.1.2020 an den Bund über. Es liegt alleine am Bund, allfällige Ausbaumassnahmen auf der T6 zu beschliessen. Die Haltung des Kantons kann formal daher erst in einer weiteren Anpassung des Richtplans in Massnahme B\_13 formuliert werden.

Gemäss Zielsetzung des Massnahmenblattes B 13, müssen die Kapazitäten der Nationalstrassen u.a. den Anforderungen für die konzentrierte Siedlungsentwicklung in Verdichtungsgebieten genügen. Der Kanton nimmt dafür seine Interessen gegenüber dem Bund wahr.

Im Massnahmenblatt B 07 werden vier Kantonsstrassen aufgeführt, welche auf 01.01.2020 in Eigentum und Hoheit an den Bund übergehen. Damit wird die gemäss RGSK erwähnte Voraussetzung für den 4-Spur-Ausbau T6 erfüllt (Aufnahme ins Nationalstrassennetz). Aus dem erwähnten Zusammenhang sollten für die vier abgehenden Strassenabschnitte (insbesondere T6 Biel-Lyss, 4 Spurausbau gemäss RGSK) die Interessen des Kantons gegenüber dem Bund formuliert werden.

**Gemeinde Muri b. Bern**

Massnahme Nr. 6, Änderungsantrag: PUN muss vor dem Bypass realisiert werden, und zwar innerhalb der nächsten 3 Jahre. Begründung: Ohne PUN ist die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität auf der A6 nicht mehr gewährleistet. Eine Verschlechterung der Verkehrsqualität auf der A6 führt zu einer Verlagerung des Verkehrs auf die untergeordneten Verkehrsnetze. Dies führt wiederum zu einer Verschlechterung der Siedlungsqualität in der Kernagglomeration.

**B** Das ist im Massnahmenblatt bereits enthalten: PUN 2022-24, Bypass 2029-38.

**Gemeinde Spiez**

Wir nehmen zur Kenntnis dass die Einführung dieser Massnahmen in einem weiteren Schritt zu raumrelevanten Feststellungen führen wird, die auf die Gemeinde Spiez unter Umständen Auswirkungen haben können.

**A**

**Gemeinde Zollikofen**

Die Gemeinde Zollikofen begrüsst das neue Massnahmenblatt B\_13 „Das Nationalstrassennetz ausbauen (Engpassbeseitigung)“. Damit wird unter anderem der 8-Spur-Ausbau der A1 zwischen Wankdorf und Schönbühl mit einer separaten Prüfung für den Halbanchluss Grauholz unterstützt.

**E**

Ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz ist wichtig, damit das untergeordnete Strassennetz nicht überlastet wird. Der Gemeinderat von Zollikofen hat daher bisher in jedem Verfahrensschritt den Ausbau der A1 befürwortet und erwartet vom Kanton, dass er sich dafür einsetzt, wonach die separate Prüfung des Halbanchlusses Grauholz möglichst zeitnah an die Hand genommen wird.

Stadt Bern

Rückseite (Angestrebte Ausbauten am Nationalstrassennetz): Zu Nr. 7, Abschnitt Muri - Wankdorf -> PEB 6-Spur-Ausbau «Stossrichtung Kanton» beantragt der Gemeinderat folgende Ergänzung: «Die Massnahmen werden grundsätzlich unterstützt. Die Abstimmung mit den VM Projekten im Raum Bern ist ebenso sicherzustellen wie die Chancen für die Siedlungsentwicklung zu nutzen und die sichere Führung des Langsamverkehrs zu gewährleisten sind (Ausgestaltung des rückzubauenden Autobahnabschnitts als Stadtstrasse)».

Zielsetzung: Im Rahmen des Projekts «A6 Bypass Bern Ost» haben das Bundesamt für Strassen ASTRA, der Kanton Bern, die Regionalkonferenz Bern-Mittelland und die betroffenen Gemeinden ein Zielbuch entwickelt. Dieses kann als Referenz für weitere ASTRA-Projekte zur Engpassbeseitigung dienen und ist umfassender, als die im Richtplan vorgeschlagene Zielsetzung. Insbesondere betont das Zielbuch die städtebauliche Bedeutung dieser Projekte.

Antrag: In Anlehnung an dieses Zielbuch beantragt der Gemeinderat der Stadt Bern, die Zielsetzung zur neuen Massnahme Engpassbeseitigung wie folgt zu ergänzen: Die Kapazitäten der Nationalstrassen genügen den Anforderungen für die konzentrierte Siedlungsentwicklung in Verdichtungsgebieten, Entwicklungsschwerpunkten und Entwicklungsgebieten für das Wohnen. (Ergänzung:) "Ausbauprojekte erfolgen unter Berücksichtigung der städtebaulichen Ausgangslage und Chancen sowie einer verträglichen und nachhaltigen Mobilität, deren Planung angebotsorientiert erfolgt". Der Kanton nimmt dafür seine Interessen gegenüber dem Bund wahr.

Massnahme: Die Kapazitäten auf den Nationalstrassen sind eines von vielen Elementen, welche die Siedlungsentwicklung beeinflussen. Gerade im städtischen Raum stehen zur Erschliessung und Versorgung neuer Siedlungsgebiete bzw. von Verdichtungsgebieten insbesondere das Vermeiden, das Verlagern und das verträgliche Gestalten des Verkehrs und nicht der Ausbau des Nationalstrassennetzes im Vordergrund. Unter «B1 Gesamtverkehr» postuliert der Richtplan «Die gute Erreichbarkeit des Kantons Bern soll auch zukünftig gewährleistet werden, jedoch nicht nur durch Infrastrukturausbauten». Die jüngsten medialen Äusserungen des ASTRA weisen darauf hin, dass die Anliegen von Bund, Kanton und den betroffenen Städten bisher in zentralen Punkten nicht aufeinander abgestimmt sind. So kann die Stadt Bern beispielsweise keinesfalls akzeptieren, dass sie auf dem städtischen Strassennetz «Einfallsachsen» für den Verkehr ab den Autobahnen betreiben soll. Dazu gehört, dass der vom Bundesrat im Juni 2018 verabschiedete Sachplan Infrastruktur (Teil Strassen) den im Bypass-Projekt rückzubauenden Autobahnabschnitt - entgegen den vormaligen Diskussionen - als «Autobahnzubringer» und nicht (mehr) als «Stadtstrasse» bezeichnet. Statt der vom ASTRA propagierten «Einfallsachsen» sieht der Gemeinderat vielmehr alternative Massnahmen zur Reduktion der unerwünschten Nebenwirkungen auf die städtischen Quartiere wie zum Beispiel vom Bund mitfinanzierte «Mobilitätshubs» bei den Autobahnabgängen (Umsteigen vom PW auf den öffentlichen Verkehr, das Velo oder andere stadtverträgliche Verkehrsmittel).

Antrag: Der Gemeinderat beantragt daher, die Formulierung wie folgt zu ändern: Die Siedlungsentwicklung in den Ballungsräumen ist (Ergänzung:) "neben einer ausgezeichneten ÖV-Erschliessung und einer hochwertigen Veloinfrastruktur auch" auf ein leistungsfähiges Nationalstrassennetz angewiesen, (Ergänzung:) "damit das städtische Strassennetz insbesondere vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann". Die Nationalstrassen (NS) stossen jedoch insbesondere im Grossraum Bern immer öfter an ihre Leistungsgrenzen. Damit die im Raum Bern besonders zahlreichen kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (Massnahme C\_04) und Entwicklungsgebiete Wohnen (Massnahme A\_08) sowie die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen (Massnahme A\_07) entsprechend dem Raumkonzept des Kantons Bern fortschreiten kann, muss (Ergänzung:) "gemäss der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr, dem Langsamverkehr und dem Motorfahrzeugverkehr gewährleistet sein. Durch geeignete Massnahmen (Pannestreifenennutzung, Verkehrsmanagement, Umsteigepunkte vom Auto auf den öffentlichen Verkehr an geeigneten Autobahnanschlüssen [«Mobilitäts-Hubs»] und in letzter Priorität punktuelle Ausbauten der Infrastruktur)" müssen auch die Kapazitäten auf den Nationalstrassen rechtzeitig bereitgestellt werden.

**B** Teilweise berücksichtigt im Massnahmenblatt auf der Rückseite.

**C** Das trifft sicher auf den A6-Abschnitt Wankdorf - Muri zu und ist im Massnahmenblatt auch entsprechend festgehalten. Wo dagegen kein Bypass möglich oder geplant, aber eine Überlastung gegeben ist, greift eine angebotsorientierte Planung zu kurz. Daher kann dies keine generelle Haltung für die Nationalstrassen im Kanton Bern sein.

**B** Teilweise berücksichtigt. Damit das städtische Netz tatsächlich entlastet wird, sind zusätzliche Kapazitäten auf den Nationalstrassen eine nötige Voraussetzung. Dies ist Gegenstand des vorliegenden Massnahmenblattes. Das allein genügt jedoch nicht. Flankierend muss der Durchgangsverkehr mit Massnahmen im Kernbereich der Stadt selber deutlich verkleinert werden. Eine entsprechende Strategie, wie der MIV im Grossraum Bern geführt werden soll, ist für den Kanton nicht ersichtlich. Mobilitäts-Hubs greifen sicher zu kurz und in der Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 (Bericht zur Mitwirkung) sind substantielle Stossrichtungen nicht enthalten. Es ist wünschenswert, dass diese strategische Lücke mit dem RGSK 2021 ausgefüllt oder zumindest der Weg dahin aufgezeigt wird.

Rückseite (Angestrebte Ausbauten am Nationalstrassennetz): Es ist nicht einsichtig, weshalb sich der Kanton Bern heute zu Autobahnausbauprojekten inhaltlich positioniert, die der Bund in keinem Programm vorgesehen hat. Damit vergibt sich der Kanton Handlungsspielraum im weiteren Projektverlauf. In der Stadt Bern betrifft das insbesondere den Abschnitt Weyermannshaus-Wankdorf, also der allfällige Ausbau des Felsenauviadukts. Die Stossrichtung einer «Erweiterung des Strassenraums» (wenn auch in zweiter Priorität) wird heute von der Stadt Bern nicht unterstützt. Vor einer solchen Positionierung müssen viele Aspekte - u. a. die Auswirkungen auf das Verkehrssystem in der Stadt Bern - umfassend geklärt werden. Wichtig ist dem Gemeinderat zudem, dass sich Stadt und Kanton hinsichtlich des Autobahnrückbaus beim Bypass-Projekt stärker positionieren als bisher, weil ansonsten eine Situation wie beim umstrittenen Westast in Biel droht.

Antrag: Daher stellt der Gemeinderat der Stadt Bern folgenden Antrag:

- Im Massnahmenblatt B\_13 sind alle noch nicht vom Bund in seine Programme aufgenommenen Projekte/Projektideen zu streichen.

Es verbleiben

o Wankdorf-Schönbühl (8-Spur-Ausbau)

o Anschluss Wankdorf

o Wankdorf-Muri (PUN und Bypass)

- Die Kommentare «Stossrichtung Kanton» sind auf diese Elemente/Projekte zu beschränken.

**Stadt Biel / Ville de Bienne**

En tant que seule route d'accès au Jura praticable par les cyclistes, le nouveau tracé pour le trafic cycliste, qui s'inscrit dans la planification de l'entretien des routes nationales sur le tronçon Bienne Nord - Reuchenette, est indispensable et donc entièrement soutenu par le Conseil municipal.

**Stadt Thun**

Ist diese neue Zielsetzung/Massnahme mit der kantonalen Mobilitätsstrategie vereinbar? Eine Attraktivierung des Autobahnnetzes wird den künftigen MIV-Pendelverkehr zwischen Thun und Bern anwachsen lassen und hat damit auch nachteilige Auswirkungen auf den städtischen Gesamtverkehr.

**B** Teilweise berücksichtigt mit entsprechenden Präzisierungen zum A1-Abschnitt Weyermannshaus - Wankdorf . Mit dieser Eingabe wird das oben festgehaltene Strategiedefizit bestätigt.

**A**

**A** Ziel ist es, insbesondere im Grossraum Bern den Verkehr auf der Nationalstrasse flüssig halten zu können, um damit das untergeordnete Strassennetz vor unerwünschtem Ausweichverkehr zu schützen. Dazu sind flankierende Massnahmen im Kernbereich nötig und in einer entsprechenden Strategie z.B. im Rahmen des RGSK 2021 aufzuzeigen.

**Bürgerlich-Demokratische Partei - Kanton Bern**

Die mit der neu eingeführten Massnahme B\_13 angestrebte Abstimmung der Verkehrs- auf die Siedlungsentwicklung wird von der BDP Kanton Bern begrüsst.

**Evangelische Volkspartei Kanton Bern EVP**

Wir fragen uns, ob sich ein 6-spuriger Ausbau all dieser Strecken mit der Siedlungs- und Regionalentwicklung abstimmen lässt. Der zusätzliche Verkehr wird zu einem grossen Teil auch zusätzlichen Verkehr auf den übrigen Strassen und in den Siedlungen, insbesondere in der Stadt Bern verursachen. Dabei sollten wir dringend unsere Mobilität überdenken. Zudem setzt man bei der Siedlungsentwicklung auf Verdichtung, was eine bessere Versorgung mit dem öV ermöglicht. Dass dadurch der MIV abnehmen kann, zeigt die abnehmende Autodichte in der Stadt Bern.

**Grüne Kanton Bern**

Massnahme 7 Wankdorf-Muri wird nur unterstützt, falls damit die Stadt im Bereich Freudenbergplatz repariert werden kann. Das bedeutet, dass die oberirdische Strasse auf ein stadtrträglichses Mass von max. 20'000 DTV zurückgebaut werden muss.

Alle Ausbaumassnahmen für eine Kapazitätsausweitung des MIV, aber insb. der Ausbau A1 Wankdorf-Schönbühl sowie der Halbanchluss Zollikofen lehnen die Grünen ab.

Anpassung der Massnahmen: Damit die im Raum Bern besonders zahlreichen kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (Massnahme C\_04) und Entwicklungsgebiete Wohnen (Massnahme A\_08) sowie die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen (Massnahme A\_07) entsprechend dem Raumkonzept des Kantons Bern fortschreiten kann, müssen die Kapazitäten beim öV- und Langsamverkehr rechtzeitig bereitgestellt werden. Auf einen Ausbau der mIV-Kapazitäten wird verzichtet. Die Nationalstrassen sind zudem in das Verkehrsmanagement Bern (Massnahme B\_11) optimal zu integrieren und die Chancen von Netzausbauten für die Stadtreparatur und den Veloverkehr (Massnahme B\_12) sind zu nutzen.

Begründung:

- Das Verkehrswachstum, das die Verdichtungsgebiete auslösen, ist mit öffentlichem Verkehr und mit Langsamverkehr vollständig aufzufangen. Die konzentrierte Entwicklung wurde auch aus verkehrlichen Gründen gefördert (neben der Eindämmung der Zersiedelung). Der öV und Langsamverkehr ist dort besonders effizient ausbaubar.

- Die Platz- und Effizienzgewinne die durch die Digitalisierung ausgelöst werden, müssen insofern ausgenützt werden, dass ausserhalb der Wohngebiete kein Kapazitätsausbau des Strassenverkehrs geschieht, sowie innerorts durch Umwidmung zu Langsamverkehrsachsen und Begeugungszonen.

**A**

**A** Der Verkehr auf den Nationalstrassen soll flüssig gehalten werden, damit unerwünschter Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz vermieden und ein massgeblicher Teil des städtischen MIV auf die Nationalstrassen verlagert werden kann. Dies bedingt einen gezielten Nationalstrassenausbau.

**E**

**A**

**C** Der Verkehr auf den Nationalstrassen soll flüssig gehalten werden, damit unerwünschter Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz vermieden und ein massgeblicher Teil des städtischen MIV auf die Nationalstrassen verlagert werden kann. Dies bedingt einen gezielten Nationalstrassenausbau.

**Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern**

Der Ausbau der Nationalstrassen rund um die Stadt Bern wird im beabsichtigten Umfang in Frage gestellt (PUN, Ausbau Anschluss Wankdorf, Halbanschluss Grauholz). Eine Attraktivierung des Autobahnverkehrs dürfte den künftigen MIV-Pendlerverkehr zwischen Thun und Bern nur noch stärker anwachsen lassen und hätte damit auch Auswirkungen auf den städtischen Gesamtverkehr.

**C** Der Verkehr auf den Nationalstrassen soll flüssig gehalten werden, damit unerwünschter Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz vermieden und ein massgeblicher Teil des städtischen MIV auf die Nationalstrassen verlagert werden kann. Dies bedingt einen gezielten Nationalstrassenausbau.

**Sozialdemokratische Partei Stadt Bern**

Aus städtischer Sicht sind mindestens die folgenden Ausbauprojekte ersatzlos zu streichen:

- Nr. 1: PUN, Kapazitätserweiterung Weyermannshaus-Wankdorf
- Nr. 2: 8-Spur-Ausbau Wankdorf-Schönbühl, Halbanschluss Grauholz
- Nr. 3: 6-Spur-Ausbau Schönbühl-Kirchberg
- Nr. 6: Anschluss Wankdorf (Spaghettiteller)
- Nr. 7: PUN Wankdorf-Muri, Bypass Ost inkl. Halbanschlüsse Saali und Schosshalde (seit dem Objektblatt 4.1 im Sachplan Verkehr des Astra vom 27.06.18 ist auch klar, dass die bestehende Autobahn im Ostring nicht zurückgebaut, sondern als Autobahnzubringer genutzt werden soll)
- Nr. 8: PUN und 6-Spur-Ausbau Muri-Rubigen

**C** Der Verkehr auf den Nationalstrassen soll flüssig gehalten werden, damit unerwünschter Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz vermieden und ein massgeblicher Teil des städtischen MIV auf die Nationalstrassen verlagert werden kann. Dies bedingt einen gezielten Nationalstrassenausbau.

Die SP Stadt Bern setzt sich seit Jahren konsequent für eine umwelt-, stadt- und menschengerechte Mobilität ein. Diesem Ziel widersprechen die angestrebten Ausbauten am Nationalstrassennetz grundsätzlich. Anstatt etwa mittels Temporeduktionen für einen besseren Verkehrsablauf und mehr Sicherheit zu sorgen, wird angestrebt, noch mehr Kapazitäten bereitzustellen und damit mutwillig zusätzlichen Verkehr zu generieren. Die Zunahmeprognosen für den MIV, z.B. im RGSK, sind mehr als zweifelhaft und dürfen so nicht hingenommen werden. Wir erwarten, dass sich der Kanton beim Bund aktiv gegen derartige Vorhaben zur Wehr setzt.

**C** Der Verkehr auf den Nationalstrassen soll flüssig gehalten werden, damit unerwünschter Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz vermieden und ein massgeblicher Teil des städtischen MIV auf die Nationalstrassen verlagert werden kann. Dies bedingt einen gezielten Nationalstrassenausbau.

**SVP Kanton Bern**

Die neue Massnahme „Das Nationalstrassennetz ausbauen (Engpassbeseitigung)“ ist für uns absolut zentral. Der Kanton muss sich mit aller Kraft dafür einsetzen, dass die Projekte im Zusammenhang mit den in der Region Bern bestehenden Engpässen im Nationalstrassennetz im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP: Schönbühl-Kirchberg, Wankdorf-Schönbühl, Wankdorf-Muri, Weyermannshaus-Wankdorf u.w.) rasch vorangetrieben und realisiert werden. Dementsprechend begrüssen wir die Aufnahme des Massnahmenblatts.

**A**

**Berner Bauernverband**

Wir begrüssen es grundsätzlich, dass die Ausbauten der Nationalstrassen in Abstimmung mit der von Kanton und Region geplanten Siedlungsentwicklung realisiert werden. Es ist uns ein Anliegen, dass bei der Beanspruchung der landwirtschaftlichen Flächen haushälterisch mit dem Boden umgegangen wird und die Grundsätze des Gegenvorschlages zur Kulturlandinitiative gewissenhaft umgesetzt werden. Wir erwarten, dass auch Optionen die unterirdisch verlaufen konsequent geprüft werden. Das reine Kostenargument greift hier gemessen am Nutzen für Mensch und Umwelt zu kurz.

**E**

**Berner KMU**

Wir beurteilen es als sehr wichtig, die im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegenden Projekte zur Engpassbeseitigung und zum Ausbau des Nationalstrassennetzes vorausschauend zu beeinflussen. Wir begrüssen es, wenn mit der neuen Massnahme B\_13 die diesbezüglichen kantonalen Interessen offengelegt und aktiv verfolgt werden. Die dringend nötigen baulichen Massnahmen werden begrüsst, weil sie der Verkehrszunahme und einem ausgewiesenen Bedarf entsprechen.

**A**

**Handels- und Industrieverein des Kantons Bern**

Die neue Massnahme „Das Nationalstrassennetz ausbauen (Engpassbeseitigung)“ ist für uns absolut zentral. Der Kanton muss sich mit aller Kraft dafür einsetzen, dass die Projekte im Zusammenhang mit den in der Region Bern bestehenden Engpässen im Nationalstrassennetz im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP: Schönbühl-Kirchberg, Wankdorf-Schönbühl, Wankdorf-Muri, Weyermannshaus-Wankdorf u.w.) rasch vorangetrieben und realisiert werden. Dementsprechend begrüssen wir die Aufnahme des Massnahmenblatts.

**A**

**Hauseigentümergeverband Kanton Bern HEV**

Als sinnvoll erachten wir – weil orts- und regionsübergreifend – die neue Massnahme "Das Nationalstrassennetz ausbauen (Engpassbeseitigung)".

**A**

**Interessengemeinschaft Ländlicher Raum**

Die IG Ländlicher Raum begrüsst ausdrücklich die neue Massnahme B\_13: Das Nationalstrassennetz ausbauen (Engpassbeseitigung)

**A**

**Kantonal-Bernischer Baumeisterverband**

Der KBB begrüsst ausdrücklich, dass für die Engpassbeseitigung eine neue Massnahme im Richtplan aufgenommen und dem wichtigen verkehrspolitischen Anliegen damit das nötige Gewicht verliehen wird.

**A**

**Verkehrsclub der Schweiz VCS**

Antrag Anpassung der Massnahme: Damit die im Raum Bern besonders zahlreichen kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (Massnahme C\_04) und Entwicklungsgebiete Wohnen (Massnahme A\_08) sowie die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen (Massnahme A\_07) entsprechend dem Raumkonzept des Kantons Bern fortschreiten kann, müssen die Kapazitäten beim öV- und Langsamverkehr rechtzeitig bereitgestellt werden. Auf einen Ausbau der MIV-Kapazitäten wird verzichtet. Die Nationalstrassen sind zudem in das Verkehrsmanagement Bern (Massnahme B\_11) optimal zu integrieren und die Chancen von Netzausbauten für die Stadtreparatur und den Veloverkehr (Massnahme B\_12) sind zu nutzen.

Begründung:

- Das Verkehrswachstum, das die Verdichtungsgebiete auslösen ist mit öffentlichem Verkehr und mit Langsamverkehr vollständig aufzufangen. Die konzentrierte Entwicklung wurde auch aus verkehrlichen Gründen gefördert (neben der Eindämmung der Zersiedelung). Der öV und Langsamverkehr ist dort besonders effizient ausbaubar.

- Die Platz- und Effizienzgewinne die durch die Digitalisierung ausgelöst werden, müssen insofern ausgenützt werden, dass ausserhalb der Wohngebiete kein Kapazitätsausbau des Strassenverkehrs geschieht, sowie innerorts durch Umwidmung zu Langsamverkehrsachsen und Begezungszonen.

Alle Ausbaumassnahmen für eine Kapazitätsausweitung des MIV, aber insb. der Ausbau A1 Wankdorf-Schönbühl sowie der Halbanschluss Zollikofen lehnt der VCS ab.

Massnahme 7 Wankdorf-Muri wird nur unterstützt, falls damit die Stadt im Bereich Freudenbergplatz repariert werden kann. Das bedeutet, dass die oberirdische Strasse auf ein stadtverträgliches Mass von max. 20'000 DTV zurückgebaut werden muss.

**C** Der Verkehr auf den Nationalstrassen soll flüssig gehalten werden, damit unerwünschter Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz vermieden und ein massgeblicher Teil des städtischen MIV auf die Nationalstrassen verlagert werden kann. Dies bedingt einen gezielten Nationalstrassenausbau.

**C**

**E**

Nom / Catégorie	Appréciation	Remarque
<b>Conférence des Maires du Jura bernois et du district de Bienna CMJB</b>		
Transport de marchandise : Dans le Jura bernois, le transport de marchandises est très important pour la santé économique des lignes régionales, notamment du réseau des chemins de fers du Jura (CJ). Récemment, des places de transbordements ont été supprimées à Tramelan et aux Reussilles, les CJ ayant fait le choix, que nous comprenons, d'investir leurs moyens sur le site de transbordement de Glovelier. Le comité de la CMJB est d'avis qu'il est nécessaire d'évaluer si un site de transbordement sur la ligne 226 est nécessaire, par exemple à la gare de Reconviiler qui pourrait s'y prêter à priori. Nous pensons que la stratégie cantonale doit absolument prendre en compte les besoins et volontés de développement de l'industrie forestière dans le domaine du transbordement. Enfin, il nous paraît nécessaire de bien informer les partenaires régionaux des travaux et des résultats de cette stratégie (Jb.B, CRT1, etc.).	<b>E</b>	L'évaluation d'emplacements concrets à l'échelle régionale fait partie des travaux parallèles menés par la région.
Logistique : Le Jura bernois est désormais désenclavé avec l'ouverture de la A16 sur tout son tronçon. La région n'est donc plus périphérique et pourrait offrir des emplacements se prêtant à des centres logistiques (proximité des bretelles autoroutières) à des conditions économiques intéressantes pour les entreprises. Un allègement des conditions au niveau de la qualité de desserte est demandé de longue date dans la région pour permettre ce type d'activités économiques. Ce thème doit à notre avis être traité dans la stratégie cantonale et mis en œuvre via les CRTU.	<b>E</b>	
<b>Gemeinde Köniz</b>		
Wir unterstützen die Erarbeitung des Konzepts und würden eine Mitarbeit in geeigneten Gremien begrüßen.	<b>E</b>	
<b>Stadt Biel / Ville de Bienna</b>		
Le Conseil municipal est d'accord avec cette mesure. Il remarque que l'élaboration de la stratégie bernoise sur le transport de marchandises et la logistique devra tenir compte des besoins et contraintes spécifiques des villes, qui devront être consultées.	<b>E</b>	
<b>Stadt Thun</b>		
Die Aufnahme dieser Massnahme wird begrüsst. Anzustreben ist hierbei ein haushälterisches Flächen-Management, eine Reduktion der Standorte und gegebenenfalls ein Freispielen städtischer Bahnbrachen für die Stadtentwicklung (Beispiel Güterbahnhof Thun)	<b>E</b>	
<b>République et Canton du Jura</b>		
Il conviendrait d'intégrer les Chemins de fer du Jura (CJ) dans la rubrique « Intervenants - Tiers ».	<b>B</b>	La rubrique "Tiers" a été formulée de façon plus ouverte et mentionne les "entreprises de transport (route et rail)". Les CJ seront consultés dans le projet.
<b>Bürgerlich-Demokratische Partei - Kanton Bern</b>		
Wir begrüßen dem Grundsatz nach die Einführung eines verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehrs- und Logistikkonzepts in der neuen Massnahme B_14. Besonderes Augenmerk ist auf eine effiziente Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen zu richten, damit das angestrebte Konzept auch kantonsübergreifend praxistauglich ist.	<b>B</b>	Nachbarkantone werden unter Dritte explizit aufgeführt.
<b>Grüne Kanton Bern</b>		
Die Grünen Kanton Bern begrüßen folgende Anpassungen: - Ein verkehrsträgerübergreifendes Güterverkehrs- und Logistikkonzept (B61)	<b>A</b>	
<b>Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern</b>		
Die Aufnahme dieser Massnahme wird begrüsst. Anzustreben ist ein haushälterisches Flächenmanagement, eine Reduktion der Standorte und wenn möglich ein Freispielen städtischer Bahnbrachen für die Stadt - und Gemeindeentwicklung.	<b>E</b>	
<b>SVP Kanton Bern</b>		
Wir erachten die Erarbeitung eines gesamtheitlichen und mit den umliegenden Kantonen abgestimmten Güterverkehrs- und Logistikkonzepts als sinnvoll und stimmen der Aufnahme des neuen Massnahmenblatts zu.	<b>A</b>	
<b>Berner Bauernverband</b>		
Wir erachten es als sinnvoll, dass die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt und in einem Güterverkehrs- und Logistikkonzept festgehalten werden. Die vermehrte Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ist häufig umweltschonender und kostengünstiger. Für die Landwirtschaft ist der Güterverkehr auf Schienen ein wichtiges Thema. In der Vergangenheit wurden verschiedentlich Verladestandorte z. B. für Zuckerrüben oder Kartoffeln ausser Betrieb genommen. Im geplanten Vorgehen ist die Durchführung von verschiedenen Analysen vorgesehen. Wir erachten es deshalb als wichtig, dass die Landwirtschaft explizit in diese Analysen miteinbezogen wird.	<b>B</b>	Unter "Dritte" wird breiter auf "Wirtschaft" verwiesen. Der Berner Bauernverband wird im Projekt einbezogen.
<b>Berner KMU</b>		
Wir begrüßen das Güterverkehrs- und Logistikkonzept auf der Schiene. Für die Strassentransporte muss der Privatwirtschaft eingeräumt werden, selbst ihre Logistikplattformen sinnvoll allozieren zu können, da diese je nach Ausgestaltung des Geschäftsmodells individuellen Anforderungen zu genügen haben.	<b>E</b>	

**Handels- und Industrieverein des Kantons Bern**

Wir erachten die Erarbeitung eines gesamtheitlichen und mit den umliegenden Kantonen abgestimmten Güterverkehrs- und Logistikkonzepts als sinnvoll und stimmen der Aufnahme des neuen Massnahmenblatts zu. Der Kanton ist gut beraten, wenn er die Wirtschaft als eine der wichtigsten Anspruchsgruppen bei der Erarbeitung des Konzepts von Anfang an einbezieht. Dass sich die Erarbeitung eines umfassenden Güterverkehrs- und Logistikkonzepts mit den vorgesehenen CHF 60000.- finanzieren lässt, erscheint und eher fraglich.

**B** Unter "Dritte" wird breiter auf "Wirtschaft" verwiesen. Vertreter der Wirtschaft werden im Projekt einbezogen. Die Kosten werden angepasst.

**Hauseigentümerverband Kanton Bern HEV**

Als sinnvoll erachten wir – weil orts- und regionsübergreifend – die Erarbeitung eines gesamtheitlichen und mit den umliegenden Kantonen abgestimmten Güterverkehrs- und Logistikkonzepts

**A**

**Verband Bernischer Gemeinden**

Wir bestätigen die Auffassung, dass im Bereich Güterverkehrs- und Logistikkonzept und Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte (Anpassung B 14 und B15) Handlungsbedarf besteht.

**A**

**Verkehrsclub der Schweiz VCS**

Zielsetzung B61 (S. 12) und Massnahme B\_14: Die Erarbeitung eines Güterverkehrs- und Logistikkonzepts wird sehr begrüsst. Gemäss Massnahme B\_14 sollen künftige notwendige Anlagen des Schienengüterverkehrs mit geeigneten Massnahmen geprüft werden. Die Umschlagstechniken für den Freiverlad haben in letzter Zeit an Attraktivität gewonnen und verschiedene Konzepte wurden entwickelt. Der Freiverlad ist aufgrund der Flexibilität und der Kosteneffizienz besonders zu fördern und im Konzept Güterverkehr speziell zu berücksichtigen. Für die Sicherung der Güterversorgung und der benötigten Logistikflächen werden räumliche und verkehrliche Kriterien genannt. Ziel muss ebenso ein ressourcenschonender Güterverkehr sein. Es sind entsprechend zusätzlich die Ressourcenschonung und Umweltziele zu berücksichtigen. Es sind vermehrt digitale Möglichkeiten und Unterstützungsmassnahmen auszuschöpfen, das Güterverkehrsmanagement (z.B. City Logistik) und organisatorische Massnahmen zu realisieren; dabei ist weniger in die Infrastruktur zu investieren («Software statt Hardware»).

**B** Die Anpassungsvorschläge wurden unter Zielsetzung übernommen.

Folgende Ergänzung der Zielsetzung B61 wird vorgeschlagen (in rot):

Der Kanton verfügt über ein verkehrsträgerübergreifendes Güterverkehrs- und Logistikkonzept als Steuerungsinstrument. Damit soll die langfristige und effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Volkswirtschaft sichergestellt und die benötigten Logistik-Flächen unter Berücksichtigung der verschiedenen räumlichen, "ökologischen" und verkehrlichen Bedürfnisse "sowie eines zukunftsorientierten Güterverkehrs" gesichert werden.

Nom / Catégorie	Appréciation	Remarque
<b>Gemeinde Spiez</b>		
Wir nehmen zur Kenntnis dass die Einführung dieser Massnahmen in einem weiteren Schritt zu raumrelevanten Feststellungen führen wird, die auf die Gemeinde Spiez unter Umständen Auswirkungen haben können.	<b>A</b>	
<b>Stadt Thun</b>		
Die Aufnahme dieser Massnahme wird begrüsst. Im Bereich der Stadt Thun sind Stadtentwicklung und Versorgungsrouten besser aufeinander abzustimmen. Wir regen an, die Versorgungsrouten auf dem Thuner Stadtgebiet zu überprüfen.	<b>E</b>	
<b>Bürgerlich-Demokratische Partei - Kanton Bern</b>		
Die neue Massnahme B_15 erscheint uns sinnvoll, indem nur effektiv benötigte Strecken auf die besonderen Anforderungen von Ausnahmetransporten ausgebaut werden. Dies entspricht im Wesentlichen dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit. Die Beteiligung Dritter (Transportunternehmen, Elektrizitätswirtschaft u.a.) ist hinreichend sicherzustellen; der Kreis dieser Kategorie ist dabei gross zu ziehen.	<b>E</b>	
<b>SVP Kanton Bern</b>		
Dem neuen Massnahmenblatt „Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte“ stimmen wir ohne Bemerkungen zu.	<b>A</b>	
<b>Berner KMU</b>		
Wir warnen davor, eine zu starre Regulierung der Versorgungsrouten vorzunehmen. Es ist in jedem Fall eine Möglichkeit zu schaffen, für den Einzelfall sinnvolle Routen zu bewilligen, auch wenn diese nicht über die im Richtplan vorgesehenen Wege führen. Dies ist in der Strassenverordnung entsprechend zu berücksichtigen. Die Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte sind auf die Bedürfnisse der Wirtschaft auszurichten.	<b>D</b>	Das entspricht der bestehenden Praxis, indem Ausnahmetransporte unabhängig von den Versorgungsrouten beim Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt beantragt und mit einer entsprechenden Sonderbewilligung auf den darin aufgeführten Strassen gefahren werden dürfen.
<b>Handels- und Industrieverein des Kantons Bern</b>		
Dem neuen Massnahmenblatt „Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte“ stimmen wir ohne Bemerkungen zu.	<b>A</b>	
<b>Verband Bernischer Gemeinden</b>		
Wir bestätigen die Auffassung, dass im Bereich Güterverkehrs- und Logistikkonzept und Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte (Anpassung B 14 und B15) Handlungsbedarf besteht.	<b>A</b>	
<b>BKW Energie AG</b>		
Die BKW ist Eigentümerin zahlreicher Unterstationen und Wasserkraftwerke im Kanton Bern. In beiden vorgenannten Werken, welche teilweise gemeinschaftlich mit der nationalen Netzgesellschaft Swissgrid betrieben werden, befinden sich Transformatoren zur Verteilung der Energie. Sie stellen zusammen mit den Generatoren in den Wasserkraftwerken, die schwersten zu transportierenden Einheiten in diesen Werken dar und müssen auf der Strasse bewegt werden. Zum einen im Fall regelmässiger Instandhaltungen oder Erneuerungen dieser Transformatoren oder im Falle ungeplanter Störungen. Des Weiteren haben unsere Transformatoren Gewichte zwischen 25 Tonnen und 285 Tonnen, ohne Zugfahrzeuge, Anhängerauflieger und dergleichen. Aufgrund vorgenannter Bedingungen sind wir jederzeit auf einen Zugang zu unseren Werken über gut ausgebaute Versorgungsrouten angewiesen, um unseren Versorgungsauftrag sicherstellen zu können. Zudem werden bei den Transporten oftmals auch Bahninfrastrukturen genutzt, weshalb wir die Berücksichtigung der Umladestellen von SBB und BLS sehr gut heissen. Zusammengefasst begrüssen wir es sehr unseren aktuellen und zukünftigen Bedarf bezüglich Versorgungsrouten und Ausnahmetransporte in Ihre Vernehmlassung einbringen zu können. Die Erreichbarkeit und Versorgung der Elektrizitäts- und Unterwerke ist nämlich von kantonaler, ja sogar nationaler Bedeutung. Angebot für Mitarbeit und Kontaktadressen in der Originalstellungnahme.	<b>E</b>	

**Swissgrid AG**

Als nationale Netzgesellschaft sorgt Swissgrid für einen diskriminierungsfreien, zuverlässigen und leistungsfähigen Betrieb des Übertragungsnetzes. Dazu sind wir auf die Möglichkeit von Ausnahmetransporten zu unseren Unterwerken (UW) welche mit Transformatoren ausgestattet sind, angewiesen. Ausnahmetransporte sind zwar relativ selten, rechnen wir doch bei Transformatoren mit einer Nutzungsdauer von über 40 Jahren. Ungeachtet dessen ist Swissgrid aber auf die langfristig gesicherte Erschliessung ihrer UW für diese Transporte angewiesen. Swissgrid begrüsst deshalb die im Massnahmenplan des Kantons Bern neu aufgenommene Massnahme B15 Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte.

**E**

In der Schweiz werden seit ca. dem Jahr 2000 keine Grosstransformatoren mehr gebaut. Die Anlieferung aus den Fabrikationsstätten im Ausland erfolgt typischerweise per Binnenschiff bis zum Rhein-Auhafen bei Pratteln und von dort weiter auf der Schiene und / oder Strasse. Nur wenige UW verfügen über einen direkten Bahnanschluss. Die letzte Transportetappe erfolgt fast ausnahmslos auf der Strasse. Von zentraler Bedeutung für Swissgrid sind damit Umladestellen Bahn - Strasse, allfällige geeignete Ersatzlösungen und die Strassentransporttrouten von den Umladestellen zu den UW und Service-Zentren.

Im Kanton Bern besteht an folgenden Standorten mit UW der Swissgrid der Bedarf für einen Zugang mit Transformatoren über 100t (resp. teils über 200t) Transportgewicht:

- UW Bickigen
- UW Innertkirchen (möglicher Ausbau des bestehenden UW Innertkirchen)
- UW Mühleberg
- UW Wimmis (Service-Zentrum für Grosstransformatoren von BKW)

Hinzu kommen Standorte von Verteilnetz- und Kraftwerksbetreibern (Bsp. BKW), welche über Transportobjekte mit vergleichbaren Anforderungen verfügen.

Hinsichtlich der Umsetzung der Massnahme, resp. der Identifizierung entsprechender Versorgungsrouten, wären wir Ihnen dankbar, wenn Sie uns zu gegebener Zeit konsultieren würden.

**Berg- und Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland**

Finanzierungsaufstellung von Bund, Kanton, Regionen, Gemeinden und Dritten: Die Regionen sind in der prov. Finanzierungsaufstellung ebenfalls aufgeführt, nicht aber im Text des MB. Unklar wie das Zusammenspiel der energierelevanten Gemeinden und der Region vorstattengehen soll:

-> Klärung schaffen

-> Verbindlichkeit von Absichtserklärung erhöhen

-> Finanzierung konkretisieren

**C** Energierichtpläne können freiwillig auch über eine gesamte Region erstellt werden. In diesem Fall entstehen Kosten für die Region.

**Conférence des Maires du Jura bernois et du district de Bienne CMJB**

Il nous semble très étrange qu'aucune commune du Jura bernois ne soit concernée par l'examen de mesures dans le domaine des planifications énergétiques ou de mesures concrètes liées à certaines activités. Il est nécessaire de prendre en compte le Jura bernois dans cette fiche de mesure et de clarifier quelles aides le canton peut accorder aux communes particulièrement importantes d'un point de vue de la consommation d'énergie.

**B** Les mesures de la fiche C\_08 ne concernent que les communes importantes au plan énergétique. La commune de Moutier figure dans la catégorie 1, et la commune de Saint-Imier est désormais intégrée à la catégorie 2.

**Regionalkonferenz Oberland-Ost**

Die Formulierung unter Massnahme Pt. 3 ist missverständlich: Mit welchen vorhandenen Ressourcen unterstützt der Kanton die Gemeinden? Mit dem Beizug der regionalen Energieberatungsstelle oder mit weiteren Ressourcen (auch finanziellen?), sofern die regionale Energieberatungsstelle beigezogen wird? Vorschlag a): Der Kanton unterstützt die Gemeinden finanziell bei der Umsetzung ihrer kommunalen Richtpläne, wenn die regionale Energieberatungsstelle beigezogen wird. Vorschlag b): Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Umsetzung ihrer kommunalen Energierichtpläne durch den unentgeltlichen Beizug der regionalen Energieberatungsstellen.

**A** Die öffentliche regionale Energieberatungsstelle hat via die zuständige Regionalkonferenz den Auftrag, Gemeinden in der Umsetzung des Richtplans zu einem gewissen Grad unentgeltlich zu beraten.

**Commune de Saint-Imier**

Nous saluons la volonté, toujours présente, d'assurer une bonne coordination entre transports, énergies et aménagement du territoire en vue d'une utilisation mesurée et rationnelle de ressources limitées. A cet égard, nous relevons que la Municipalité de Saint-Imier ne figure pas sur la fiche C\_08, ce qui ne la dispense pas de poursuivre ses efforts en vue d'une meilleure efficacité énergétique.

**B** Les mesures de la fiche C\_08 ne concernent que les communes importantes au plan énergétique (> 5000 habitants). La commune de Saint-Imier est désormais intégrée à la catégorie 2.

**Gemeinde Belp**

Belp muss neu zwingend einen Energierichtplan erstellen. Wir weisen darauf hin, dass ein solcher zurzeit im Rahmen der Ortsplanungsrevision erarbeitet wird.

**A** Der Kanton war im Rahmen der Vorprüfung bereits aktiv in den Prozess eingebunden.

**Gemeinde Ittigen**

Wir stellen fest, dass die Einwohnergemeinde Ittigen von der Kategorie «Gemeinden, die aufgrund ihrer Bevölkerungszunahme und/oder spezieller Arbeitszonen energierelevant sind und in denen der konkrete Handlungsbedarf für bestimmte Teilgebiete abgeklärt werden soll» in die Kategorie «Gemeinden mit Pflicht zur Erstellung eines kommunalen Richtplans Energie im Sinne der kantonalen Energiegesetzgebung (Art.10 KEnG)» umklassiert wird. Wir gehen davon aus, dass dies in erster Linie deshalb geschieht, weil die Einwohnergemeinde Ittigen bereits einen Energierichtplan erstellt hat, der den Anforderungen von Art. 10 KEnG genügt.

**A** Für Art. 10 KEnG sind die alten Kategorien 1 und 2 als Gemeinden mit Pflicht zur Erstellung eines RPE bezeichnet worden. Zur Vereinfachung der Struktur und besseren Verständlichkeit wurden diese beiden zusammengefasst und umbenannt.

**Gemeinde Köniz**

Bei der Auflistung der "Gemeinden mit Pflicht zur Erstellung eines kommunalen Richtplans Energie im Sinne der kantonalen Energiegesetzgebung (Art. 10 KEnG)" ist Köniz als Energiestadt GOLD aufzuführen.

**B** Das Massnahmenblatt wurde entsprechend angepasst.

**Gemeinde Spiez**

Die Ortsplanung und die Energieversorgung aufeinander abzustimmen wird befürwortet. Jedoch sollte die Massnahme auch nicht räumliche Feststellungen berücksichtigen: Erhöhte Anforderungen an den gewichteten Energiebedarf ist ein grundeigentümerverbindliches Instrument, welches Gemeinden verbindlich festlegen, jedoch dabei den Bauherren bei der Wahl des erneuerbaren Energiesystems die Entscheidungsfreiheit gelassen wird. Massgebend ist der gewünschte Zielwert. Es wäre hilfreich, wenn der Kanton bei der Bewirtschaftung sowie bei der Vertiefung von kommunalen Energierichtplänen auf Ebene Machbarkeitsstudien und bei Umsetzungsprojekten finanziell und auch beratend zur Seite steht.

**A** Die Unterstützung der Gemeinden im Bereich Machbarkeitsstudien und Umsetzungsprojekte ist im Rahmen des kantonalen Förderprogrammes vorgesehen.

**Gemeinde Uetendorf**

Die Aufnahme der Einwohnergemeinde Uetendorf auf dem Massnahmenblatt C\_08 der energierelevanten Gemeinden wird unterstützt. Zusammen mit den Gemeinden Thun, Heimberg und Steffisburg besteht bereits ein überkommunaler Energierichtplan.

**A**

**Stadt Bern**

Massnahme 3: Die regionalen Energieberatungsstellen sind wenig geeignet, um grössere Gemeinden bei der Umsetzung kommunaler Richtpläne gezielt zu unterstützen. Sie können gar nicht über das notwendige Detailwissen über alle Energierichtplanungen auf Gemeindeebene verfügen und sind mit den örtlichen Gegebenheiten zu wenig vertraut. Zudem verfügen sie für diese komplexen Aufgaben über zu wenig Ressourcen.

**B** Die Formulierung (Massnahme - Punkt 3) wurde zur besseren Verständlichkeit teilweise angepasst.

Es steht den Gemeinden offen, sich durch die öffentlich regionale Energieberatung beraten zu lassen.

Antrag Formulierung: (Streichen: "Der Kanton") Bei Bedarf unterstützt der Kanton die Gemeinden bei der Umsetzung ihrer kommunalen Richtpläne Energie unter Beizug/Beihilfe der regionalen Energieberatungsstellen gezielt mit den vorhandenen Ressourcen.

Massnahme 4: Viele grössere Gemeinden haben bereits ein eigenes Monitoring-Instrument geschaffen und arbeiten damit. Die Datenreihen liefern wichtige Informationen über den Stand der Umsetzungen für Verwaltung, Politik und die Öffentlichkeit. Die Einführung eines für alle Gemeinden gültigen kantonalen Monitoring-Instruments ist zu vermeiden.

Antrag Formulierung: Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Überprüfung der Umsetzung ihrer kommunalen Richtpläne Energie, insbesondere bei den raumrelevanten Massnahmen. Er stellt geeignete Instrumente für das Monitoring zur Verfügung und berät die Gemeinden beim Controlling. (Ergänzung:) "Die Gemeinden können eigene Monitoring-Instrumente verwenden".

**SVP Kanton Bern**

Wir erachten den Kantonsbeitrag von CHF 400'000.- für die Energieberatung von Gemeinden als ausreichend und sprechen uns gegen die vorgesehene Erhöhung um weitere CHF 100'000.- aus.

**C** Es ist den Gemeinden freigestellt, eigene Monitoringsysteme zu verwenden.

**Handels- und Industrieverein des Kantons Bern**

Wir erachten den Kantonsbeitrag von CHF 400'000.- für die Energieberatung von Gemeinden als ausreichend und sprechen uns gegen die vorgesehene Erhöhung um CHF 100'000.- aus.

**A** Hier liegt ein Missverständnis vor. Es findet keine Krediterhöhung für die regionale Energieberatung statt. Es handelt sich beim Kantonsbeitrag um einen gesetzlich festgelegten Pflichtanteil gemäss Art. 57 KEnG.

**Hauseigentümerverband Kanton Bern HEV**

Keine gesetzliche Grundlage gibt es u.E. auch mit Bezug auf die unter den Massnahmen C\_08 geplante Erhöhung des Kredits für Energieberatung «Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Umsetzung ihrer kommunalen Richtpläne Energie unter Beizug/Beihilfe der regionalen Energieberatungsstellen gezielt mit den vorhandenen Ressourcen.» Wir halten diese Massnahme und die entsprechend Krediterhöhung (wie übrigens zahlreiche andere Angebote eines zunehmenden «Beratungsstaates») für nicht notwendig.

**A** Hier liegt ein Missverständnis vor. Es findet keine Krediterhöhung für die regionale Energieberatung statt. Es handelt sich beim Kantonsbeitrag um einen gesetzlich festgelegten Pflichtanteil gemäss Art. 57 KEnG.

**A** Hier liegt ein Missverständnis vor. Es findet keine Krediterhöhung für die regionale Energieberatung statt. Es handelt sich beim Kantonsbeitrag um einen gesetzlich festgelegten Pflichtanteil gemäss Art. 57 KEnG.

Nom / Catégorie	Appréciation	Remarque
<p><b>Regionalkonferenz Emmental</b></p> <p>Die Änderungen im Massnahmenblatt C_11 beinhalten u.a. eine wesentliche Kürzung der Gesamtkosten. Die nachhaltige Waldbewirtschaftung ist in der Region Emmental traditionellerweise von grosser Bedeutung. Die Gründe, die zu dieser Kürzung führten sind für uns nicht nachvollziehbar. Eine Erläuterung diesbezüglich würden wir sehr begrüßen.</p>	<b>A</b>	
<p><b>Gemeinde Spiez</b></p> <p>Wir mussten feststellen, dass sich bei der Waldbewirtschaftung vermehrt mit dem Thema Neophytenbekämpfung / Grünabfallentsorgung auseinanderzusetzen ist. Dieses Thema sollte in der Massnahme stufengerecht aufgegriffen werden.</p>	<b>D</b>	Das Thema wird im Biodiversitätskonzept Kt. BE / behandelt
<p><b>Förderverein Region Gantersich</b></p> <p>Der Kanton will gestützt auf die «LANAT-Strategie» gewisse neue Akzente setzen, u.a. sind die Förderung einer leistungsstarken und nachhaltigen Nahrungsmittelproduktion, ein Service Public vom Bauernhof sowie die Entwicklung dynamischer Lebensräume formuliert. Der Naturpark Gantersch unterstützt die Erweiterung der Strategie und ist gerade in diesen beiden Bereichen besonders aktiv und begrüsst den zusätzlichen Elan. Im Bereich Wald legt die kantonale Politik den Fokus auf die Stärkung der Wald- und Holzwirtschaft, um den Wald und dessen Leistungen im öffentlichen Interesse langfristig sichern zu können. Es sollen Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Entwicklung der gesamten Wertschöpfungskette geschaffen werden. Die Schutzleistungen sollen gesichert, die Biodiversitätsleistungen gefördert und die Freizeitnutzung gelenkt werden. Der Wald soll in seiner Fläche und Qualität erhalten bleiben. Diese Gesamtstrategie steht im Einklang mit den Zielen des Naturparks Gantersch.</p> <p>Die forstwirtschaftliche Nutzung, wie auch die Schutzwaldbewirtschaftung müssen durch Waldnaturschutz (Sicherung der Waldnaturninventare WNI, Sicherung von Altholzinseln, Sicherung landschaftsprägender Saumgehölze) eingefordert und erweitert werden. Gleichzeitig sollte auch Absatz und Preis für das geschlagene Holz vorangetrieben werden. Auch ist bei Holzschlägen vermehrt zu berücksichtigen, dass sich auf grossen Schlägen eine ungewollte Sukzession auch mit Neophyten entwickeln kann.</p>	<b>E</b>	
<p><b>Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen</b></p> <p>Der VBBG unterstützt die kantonale Entwicklungsstrategie. Für den Verband ist es jedoch wichtig, dass die Burgergemeinden und burgerlichen Korporationen über Beratung sensibilisiert werden und nicht von der Entwicklung überrannt werden. Begrüsst wird, dass die Verwendung von inländischem Holz gefördert wird.</p>	<b>E</b>	

## Mesure C\_12

Nom / Catégorie	Appréciation	Remarque
<b>Commune de Saint-Imier</b>		
Saint-Imier a à faire face, compte tenu de sa situation géographique et géomorphologique, à des chutes de pierres régulièrement. En complément des mesures lourdes de génie civil, renforcer le rôle protecteur de la forêt et encourager la mise en place de mesures types NaiS nous paraît très pertinent.	<b>A</b>	
<b>Gemeinde Spiez</b>		
Wir begrüßen die Aufnahme der Daten aus der Schutzwaldhinweiskarte und somit die Grundlagenschaffung für Programmvereinbarungen mit Waldeigentümer und der Ausschüttung von Fördergeldern unter dem neuen Finanzausgleich.	<b>A</b>	
<b>Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen</b>		
Wir begrüßen die Unterstützung der Waldbesitzer bei der Durchführung von Massnahmen zum Erhalt und zur Schutzfunktion der Wälder. Richtig ist es auch, dass die Waldbesitzer als Leistungserbringer gefördert werden und die Schutzfunktion als wichtige Leistung des Waldes und der Waldbesitzer benannt wird. Damit die Schutzwaldpflege wirksam stattfinden kann, sind Zonen für die Holzlagerung und Holzindustrie auszuscheiden, die den Eigenheiten der schweizerischen Wald- und Holzbranche Rechnung trägt.	<b>A</b>	

**Berg- und Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland**

Nr. 14 Saanen/ Lauenen Marchgrabe. Antrag: Löschung, ist nicht mehr Bestandteil der Planung

**C** Der regionale Richtplan ADT des TOW wurde noch nicht genehmigt, die Löschung wird im Rahmen des Richtplancontrollings 2020 in Aussicht gestellt.

Nr. 15 Zweisimmen, Wart. Antrag: Neu Koordinationsstand Festsetzung gem. reg. RP A+D 2018

**C** Der regionale Richtplan ADT des TOW wurde noch nicht genehmigt, momentan werden noch Perimeteranpassungen geprüft. Der Antrag auf Aufstufung wird im Rahmen des Richtplancontrollings 2020 geprüft.

Nr. 64 Kandergrund Mitholz. Antrag: Bestehender Standort in Ausgangslage, Ergänzung Standorterweiterung Mitholz gem. reg. A+D RP in Koordinationsstand Zwischenergebnis

**C** Grundsätzlich wird nur jeweils ein Standort mit je einem Koordinationsstand in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Bei der Erweiterung Mitholz handelt es sich ausserdem um eine Erweiterung im Rahmen des regionalen Richtplans ADT des TOW, der noch nicht genehmigt wurde.

Nr. 17 Boltigen, Senggiweid. Antrag: Löschung, ist nicht mehr Bestandteil der Planung

**C** Der regionale Richtplan ADT des TOW wurde noch nicht genehmigt, die Löschung wird im Rahmen des Richtplancontrollings 2020 in Aussicht gestellt.

**Conférence des Maires du Jura bernois et du district de Bienna CMJB**

Nous vous remercions de rajouter le site d'extraction de Valbirse, Pierre de la Paix, qui est passé en coordination réglée lors de la dernière révision de la planification régionale (PRD-EDT Jura bernois).

**C** Le site sera inscrit dans le plan directeur cantonal à l'occasion du controlling de 2020.

**Regionalkonferenz Emmental**

Im Rahmen der Überarbeitung des Teilrichtplans ADT hat sich gezeigt, dass auf folgende Standorte verzichtet werden kann. Entsprechend sind diese auch im kantonalen Richtplan zu streichen:

- Trubschachen, Schächli
- Trubschaden, Heumatt Süd

**C** Der Teilrichtplan ADT der Regionalkonferenz Emmental wurde am 24.10.2018 vom AGR genehmigt, das entsprechende Begehren der Streichung von Standorten konnte aber aufgrund des späten Termins nicht berücksichtigt werden. Die Streichung der angesprochenen Standorte wird aber im Rahmen des Richtplancontrollings 2020 in Aussicht gestellt.

Der Teilrichtplan Abbau, Deponie, Transporte (ADT) Emmental wurde am 24. Oktober 2018 vom Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigt. Entsprechend sind die Abbaustandorte, die Bundesinteresse, Interessen der Nachbarkantone oder wichtige kantonale Interessen tangieren als „Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf“ in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Dies betrifft in der Region Emmental folgende Standorte (Details s. Originalstellungnahme):

**C** Der Teilrichtplan ADT der Regionalkonferenz Emmental wurde am 24.10.2018 vom AGR genehmigt, die entsprechenden Begehren von Neuaufnahmen aus dem regionalen Richtplan konnten aber aufgrund des späten Termins nicht mehr aufgenommen und folglich dem Bund zur Vorprüfung vorgelegt werden. Die Aufnahme der angesprochenen Standorte wird aber im Rahmen des kantonalen Richtplancontrollings 2020 in Aussicht gestellt, da sie alle Bundesinteressen (BLN-Gebiete, Wald oder FFF) betreffen.

- Trub, Schwarzentrub
- Ruemendingen, Tannwald
- Schangnau, Chemmerizopfen
- Hindelbank, Oberhard
- Hasle b.B., Obereichholz
- Hasle b.B., Heipnis
- Lyssach, Birchi
- Signau, Bühl
- Hindelbank, Schnarz

**Verein seeland.biel/bienne**

Wir begrüßen die Aufnahme der Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf aus dem Richtplan ADT Biel-Seeland in den kantonalen Richtplan.

**A**

**Gemeinde Neuenegg**

Stao Nr. 68, Stossesbode, Festsetzung: Anlässlich einer Sitzung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland haben sich fast alle betroffenen Gemeinden gegen die Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf ausgesprochen. Zudem mutet es etwas seltsam an, dass im vorgesehen Waldstrassenplan fast sämtliche Strassen im Forst für den motorisierten Verkehr gesperrt werden sollen, die Lastwagen aber zu jeder Zeit zu den Abbaustandorten fahren dürfen. Aus unserer Sicht müsste deshalb zuerst der Waldstrassenplan bereinigt werden. Die Planung für den ADT Standort Stossesbode zeigt, dass die Erschliessung nicht geregelt ist und somit ist der Abbaustandort Stossesbode (Massnahmenblatt C\_14) zwingend von der Festsetzung in ein Zwischenergebnis zurückzustufen.

**C** Der Standort Stossesboden wurde im Rahmen der regionalen Richtplanrevision ADT der RKBM im Dezember 2017 als Festsetzung genehmigt. Da der Standort Bundesinteressen (grössere Waldflächen) betrifft, wurde er im Rahmen des kantonalen Richtplancontrollings 2018 im Massnahmenblatt C\_14 aufgenommen. Die Aufnahme eines Standortes im kantonalen Richtplan bedingt keine automatische Realisierung eines Standortes; der Gemeinde steht es im Rahmen der Nutzungsplanung frei, über die Realisierung des Standortes zu entscheiden.

**Gemeinde Spiez**

Wir nehmen zur Kenntnis, dass das Kanderdelta im Richtplan als Festsetzung mit den betroffenen Interessen Auengebiet, Gewässer festgehalten ist.

**A**

**Kanton Freiburg**

Wir nehmen mit Interesse aber Folgendes zur Kenntnis:

**A**

> Massnahme C 14, Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf Standort Nr. 66 "Hubel-Chrützfeld" (Ferenbalm/Ulmiz), ist neu Abbaustandort mit übergeordnetem Koordinationsbedarf

**Kanton Solothurn**

Der Kanton Solothurn grenzt unmittelbar an den Abbaustandort Nr. 56 Leuzigenwald, Leuzigen. Aus diesem Grund bitten wir Sie, den Kanton Solothurn in der Spalte «Betroffenes Interesse» aufzuführen.

**B** In der Spalte "Betroffenes Interesse" des Standortes Nr. 56 wird der Kanton Solothurn aufgenommen.

**Kantonal-Bernischer Baumeisterverband**

Der Sachplan ADT verlangt die planerische Eigenversorgung des Kantons. Zur Sicherstellung der planerischen Eigenversorgung ist die Aufnahme sämtlicher Abbaustandorte, die einen Beitrag zur geforderten Eigenversorgung leisten, notwendig und nicht wie bisher lediglich die Aufnahme der Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf. Gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG sind die Kantone verpflichtet, Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt in den Richtplan aufzunehmen. Abbau- und Deponievorgaben sind solche Vorgaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Auch deshalb ist es sinnvoll, sämtliche Abbaustandorte in den Richtplan aufzunehmen.

**KSE Bern**

In unseren Stellungnahmen zum Richtplan 2030 vom Dezember 2014 und zu den Richtplananpassungen 2016 vom Januar 2017 beantragten wir, der Kantonale Richtplan müsse alle Standorte aufführen, die einen Beitrag zur Gewährleistung der planerischen Eigenversorgung des Kantons leisten. Unsere Anträge fanden jeweils leider keine Beachtung. Da materiell nie auf unsere Argumentation eingegangen wurde und zur Begründung lediglich auf den Sachplan ADT verwiesen wurde, erlauben wir uns, unsere wichtigsten Anträge nochmals vorzubringen.

Im Massnahmenblatt C 14 sind alle Abbaustandorte aufzunehmen und der Titel ist in «Abbaustandorte von kantonaler Bedeutung» zu ändern. Neu legt das Massnahmenblatt C\_14 72 Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf fest; bis anhin waren es 57. Zur Sicherstellung der planerischen Eigenversorgung des Kantons ist die Aufnahme sämtlicher Standorte in den Kantonalen Richtplan unabdingbar. Der Sachplan ADT verlangt die planerische Eigenversorgung und -entsorgung des Kantons (Grundzug 1). Die Eigenversorgung und deren Sicherstellung sind unserer Meinung nach wichtiger als der rein formelle Aspekt des Koordinationsbedarfs. Das heisst, neben den 72 Abbaustandorten mit übergeordnetem Koordinationsbedarf sind auch die weiteren Standorte in das Massnahmenblatt C\_14 aufzunehmen.

Diese Anpassung des Massnahmenblatts C\_14 würde dem Ansatz des Massnahmenblatts C\_15 (Abfallanlagen von kantonaler Bedeutung) entsprechen, das alle im Kanton existierenden Abfallanlagen enthält und diese als Anlagen von kantonaler Bedeutung bezeichnet. Massnahmenblatt C\_15 weicht notabene vom Sachplan ADT ab, der festhält, dass im Grunde nur Deponien mit übergeordnetem Koordinationsbedarf in den Kantonalen Richtplan aufgenommen werden dürften (Ziff. 16). Daraus folgt, dass entgegen der Argumentation des AGR auch das Massnahmenblatt C\_14 vom Sachplan ADT abweichen kann.

Wie bereits wiederholt in verschiedenen Stellungnahmen zu Richtplananpassungen dargelegt, verpflichtet Art. 8 Abs. 2 RPG die Kantone, Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt in den Richtplan aufzunehmen. Abbau- und Deponievorhaben haben gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt, weshalb sie in der Regel auch der UVP-Pflicht unterliegen. Es sind Projekte, die Jahrzehnte lang dauern, Schwerverkehr generieren und ein grosses Potential an Interessenkonflikten bergen. Sie gehören deshalb auch aus diesem Grund zwingend in den Kantonalen Richtplan.

Insbesondere sollen unter dem Titel «Ausgangslage, (AL)» auch die bereits bestehenden Standorte aufgenommen und als «Abbaustandorte von kantonaler Bedeutung» bezeichnet werden. Sie stellen die Grundpfeiler der Eigenversorgung des Kantons dar und müssen erwähnt werden, unabhängig davon, ob sie FFF, Wald oder andere Kantone betreffen, also mit übergeordnetem Koordinationsbedarf verbunden sind, oder nicht. Zu den weiteren Standorten, die zwecks Sicherstellung der planerischen Eigenversorgung des Kantons ebenfalls im Kantonalen Richtplan genannt werden müssen, gehören zum Beispiel Wimmis Steinigand, Rumendingen Steinacher/Tannwald, Aarwangen Risi, Linden Gredenbühl, Meiringen Balmgieter, etc.

**Pro Natura Bern**

Beim Vorhaben 64, Mitholz, handelt es sich um einen geplanten Gesteinsabbau und eine nachfolgende Deponie im Bereich des Bütschwalds. Dieser ist ein aussergewöhnlicher Blockschuttwald und bildet wohl ein Quellgebiet des Blausees. Der Abbaustandort wird von uns abgelehnt und wir beantragen deshalb seine Streichung.

**C** Das vorgeschlagene Vorgehen, sämtliche Abbaustandorte in den kantonalen Richtplan aufzunehmen, bedingt vertiefte Abklärungen. Die Eingabe wird im Rahmen des vierjährigen Wirkungs- und Leistungscontrollings gemäss Strategiekapitel I des Richtplans im Jahr 2022 geprüft.

**C** Das vorgeschlagene Vorgehen, sämtliche Abbaustandorte in den kantonalen Richtplan aufzunehmen, bedingt vertiefte Abklärungen. Die Eingabe wird im Rahmen des vierjährigen Wirkungs- und Leistungscontrollings gemäss Strategiekapitel I des Richtplans im Jahr 2022 geprüft.

**C** Das vorgeschlagene Vorgehen, sämtliche Abbaustandorte in den kantonalen Richtplan aufzunehmen, bedingt vertiefte Abklärungen. Die Eingabe wird im Rahmen des vierjährigen Wirkungs- und Leistungscontrolling gemäss Strategiekapitel I des Richtplans im Jahr 2022 geprüft.

**C** Das vorgeschlagene Vorgehen, sämtliche Abbaustandorte in den kantonalen Richtplan aufzunehmen, bedingt vertiefte Abklärungen. Die Eingabe wird im Rahmen des vierjährigen Wirkungs- und Leistungscontrollings gemäss Strategiekapitel I des Richtplans im Jahr 2022 geprüft.

**C** Es wird nur der bestehende Abbaustandort Mitholz mit dem Koordinationsstand Ausgangslage (AL) aufgenommen.

**Berg- und Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland**

Nr. 25 Lenk, Klöpflisberg. Antrag: Bestehender Standort Ausgangslage, Erweiterung des Standorts gem. reg. RP A+D Koordinationsstand Festsetzung

**C** Der bestehende Standort Nr. 25, Lenk, Köpflisberg ist etabliert und wird weiterhin als AL im Richtplan geführt.

Nr. 67 Zweisimmen, Ey-Grubenwald. Antrag: Bestehender Standort in Ausgangslage

**C** Da die Genehmigung des regionalen Richtplans ADT des TOW noch ausstehend ist, wird die Löschung im Rahmen des nächsten Richtplancontrollings im Jahre 2020 in Aussicht gestellt.

Nr. 73 Frutigen, Rohrbach Nord. Antrag: Standort in Ausgangslage und vor Fertigstellung 2019

**C** Da die Genehmigung des regionalen Richtplans ADT des TOW noch ausstehend ist, wird die Aufstufung zu einer Ausgangslage im Rahmen des nächsten Richtplancontrollings im Jahre 2020 in Aussicht gestellt. Allenfalls würde der Standort im Jahre 2020 auch gleich gelöscht.

Nr. 68 Lauenen, Schlössli. Antrag: Löschung Standort da aufgefüllt

**C** Da die Genehmigung des regionalen Richtplans ADT des TOW noch ausstehend ist, wird die Löschung im Rahmen des nächsten Richtplancontrollings im Jahre 2020 in Aussicht gestellt.

**Conférence des Maires du Jura bernois et du district de Biemme CMJB**

Nous vous remercions d'inscrire le site de Ronde Sagne (site 2 et 46) en coordination réglée conformément aux décisions prises dans le cadre de la dernière révision de la planification régionale (PRD-EDT Jura bernois).

**C** L'OACOT avait approuvé le 13 juin 2018 la révision partielle du plan directeur EDT de la région ARJB. Le transfert du site de Ronde Sagne de la coordination en cours à la coordination réglée n'avait pas été demandé à ce stade. Le nouveau classement se fera à l'occasion du controlling du plan directeur de 2020.

**Regionalkonferenz Emmental**

Ebenfalls aufgrund der Überarbeitung des Teilrichtplans ADT besteht Ergänzungsbedarf zur Massnahme C\_15 „Abfallanlagen von kantonaler Bedeutung (Sachplan Abfall)". Folgende Standorte sind im Richtplan aufzunehmen (Details s. Originalstellungnahme):

- Erigen, Grossacher,
- Rumendingen, Tannwald
- Lyssach, Birchi
- Schangnau, Chemmerizopfen
- Sumiswald, Horn
- Langnau, Ziegelhüttegraben

**C** Der Richtplan ADT der Regionalkonferenz Emmental wurde am 24.10.2018 vom AGR genehmigt, das entsprechende Begehren der Aufnahme von Standorten konnte aber aufgrund des späten Termins nicht mehr berücksichtigt und dem Bund zur Vorprüfung vorgelegt werden. Die Aufnahme der angesprochenen Standorte wird aber im Rahmen des kantonalen Richtplancontrollings 2020 in Aussicht gestellt.

**Gemeinde Ferenbalm**

Auf den Gemeindegebieten Ferenbalm und Wileroltigen ist eine Inertstoffdeponie geplant. Der Gemeinderat Ferenbalm als Behörde ist durch seinen Vertreter in der Planungskommission immer auf dem neuesten Stand der Arbeit und steht der Deponie positiv gegenüber. Die Bevölkerung wurde in diesem Jahr zu einer Mitwirkung eingeladen. Anlässlich dieser wurden vor allem Bedenken bezüglich des Mehrverkehrs durch die Gemeinde laut. Grundsätzlich ist die Bevölkerung positiv gegenüber der geplanten Deponie eingestellt.

**A** Die Fragen wurden der Gemeinde direkt beantwortet.

Anders verhält es sich mit dem GR der Nachbargemeinde. Obwohl durch keinen Mehrverkehr und nur geringfügig durch Lärm belastet, tut sich dieser GR schwer mit der Deponie.

Fragen, wie diese Deponie realisiert werden könnte: siehe Originalstellungnahme.

**Gemeinde Jegenstorf**

Im Zusammenhang mit der Mitwirkung zum "Richtplan ADT" hat der Gemeinderat den Deponiestandort "Eichmatt" abgelehnt, weil er im Zusammenhang mit den Massnahmenblättern "Landschaft L5" (Kulturlandschaft) vom RGSK II, in direktem Widerspruch steht.

**C** Der Deponiestandort "Eichmatt" ist als Reservestandort im regionalen Richtplan ADT der RKBM aufgeführt. Der Standort soll weiterhin als ZE im kantonalen Richtplan bleiben; eine Aufstufung im regionalen Richtplan und eine nachgelagerte Nutzungsplanung ist im Rahmen der regionalen Richtplanung zu klären.

Antrag: Der Deponiestandort "Eichmatt" (Nr. 78) ist aus dem Massnahmenblatt C\_15 zu streichen.

**Gemeinde Köniz**

Entgegen dem Antrag der Gemeinde Köniz wurde der Deponiestandort Louelen (Nr. 75) dem Koordinationsstand Zwischenergebnis im ADT zugewiesen. Aus Sicht der Gemeinde gibt es nach wie vor einige offene Punkte, Widersprüche und Abklärungen, welche den Koordinationsstand als Zwischenergebnis nicht rechtfertigen. Eine Deponietätigkeit am Standort Louelen kann frühestmöglich dann in Betracht gezogen werden, wenn die Deponie Gummersloch abgeschlossen ist. Dies nicht zuletzt, weil die geplante Erschliessung über die Hauptstrasse Köniz Zentrum-Schliern bereits heute mit Deponieverkehr belastet ist.

**C** Wie richtig festgehalten wird, wird der Deponiestandort "Louelen" erst in eine Festsetzung überführt, sobald die Deponie Gummersloch abgeschlossen ist. Die relevanten zu karenden Punkte sind bekannt, deshalb ist der Koordinationsstand Zwischenergebnis gerechtfertigt.

Grundsätzlich ist es fraglich, ob das Vorhaben in der Bevölkerung von Köniz Akzeptanz finden wird. Denn schon heute ist in der Gemeinde Köniz eine Ablagerungsmenge für unverschmutzten Aushub von 4.0 m3 / Einwohner / Jahr behördenverbindlich resp. als Festsetzung gesichert, was das Doppelte der regionalen Richtmenge entspricht. Aus genannten Gründen beantragen wir die Rückstufung des Koordinationsstands auf Stufe Vororientierung, bis die relevanten Punkte geklärt sind.

**Gemeinde Spiez**

Die Gemeinde Spiez ist nicht von neuen Standorten auf Gemeindegebiet betroffen. Für die Deponie von Inertstoffen ist nach wie vor Stegweid als Festsetzung vorgesehen. Bei der Revision des regionalen Teilrichtplans Abbau und Deponie im 2016 führte die Gemeinde Spiez Beschwerde, da die vorgesehene Deponie in einem kommunalen Landschaftsschongebiet liegt. Die Beschwerde wurde damals von der Justiz-, Gemeinden- und Kirchendirektion abgewiesen. Wir möchten jedoch auch im Rahmen dieser Mitwirkung nochmals darauf aufmerksam machen, dass die Standortgebundenheit der Deponie nicht gegeben ist und die Vereinbarkeit mit dem Natur- und Landschaftsschutz zu überprüfen ist.

Die Gemeinde Spiez hat sich im damaligen Beschwerdeverfahren für eine Variante mit einer kleineren Fläche sowie für eine Verkehrsführung direkt ab Kantonsstrasse (keine Durchfahrt durch Spiezwiler) ausgesprochen. Der Standort sollte aus diesem Grund als Vororientierung zurückgestuft werden.

**Kanton Luzern**

Bezüglich Massnahme C\_15 möchten wir folgende Empfehlung anbringen: Sollte sich als Ersatz für die bald aufgefüllte Deponie Briseck in Zell LU in dieser Region ein Projekt für eine neue Deponie des Typs B konkretisieren, so wäre die Deponie am Standort Lämpenmatt / Tannenbad, Sumiswald BE (Nr. 33), in die Beurteilung des Bedarfs einzubeziehen. Allenfalls dient der Hinweis, dass im Luzerner Hinterland, das heisst in den Kiesabbauanteilen im Raum Zell - Ufnusen - Luthern, nach der Zeit mit eingeschränkter Tätigkeit, der Kiesabbau wieder im Gang ist und künftig auch wieder bedeutende Auffüllvolumen für die Verwertung von unverschmutztem Aushub- und Ausbruchmaterial zur Verfügung stehen werden.

**Sozialdemokratische Partei Stadt Bern**

Die ergänzten Standorte für Abfallanlagen liegen zum grössten Teil in der Nähe der Stadt Bern und zeigen: Es gibt diverse Standorte für neue Deponien im Raum Bern. Dies widerspricht der bisherigen Argumentation von Kanton und Grubenbetreibern, die im Hinblick auf den Deponiestandort Rehhag immer wieder vorgebracht wurde, dass nämlich Deponiekapazitäten im Raum Bern knapp sind. Die nun neu ergänzten Standorte für unverschmutzten Aushub wurden nicht eingehend auf ihre Eignung für Inertstoffe geprüft. Der Kanton hat damit seine Aufgabe zum Schutz des Naturraumes Rehhag-Grube, die ihm vom Bund übertragen wurde, nicht wahrgenommen und die möglichen Abklärungen für alternative Lösungen für die Rehhag-Grube nicht abgeklärt. Wir fordern den Kanton auf, die neuen Deponiestandorte auf ihre Eignung für Inertstoffe abzuklären, mit dem Bedarf abzugleichen und je nach Ergebnis danach die Rehhaggrube aus der Liste der Deponiestandorte für Inertstoffe zu streichen.

**Kantonal-Bernischer Baumeisterverband**

Der KBB begrüsst ausdrücklich die Aufnahme von neuen Deponien und Abfallanlagen im Massnahmeblatt C\_15. Dennoch ist der Deponieengpass im Kanton Bern damit noch nicht behoben. Wie im Sachplan Abfall 2017 festgehalten ist, konnte das Deponievolumen im Kanton Bern nicht im geforderten Rahmen geschont werden. Aus diesem Grund sind zusätzliche Massnahmen zwingend nötig.

**C** Der Deponiestandort "Stegweid" ist schon im aktuell gültigen regionalen Richtplan ADT Thun-Innertport als Festsetzung aufgeführt und ist gemäss dem in Revision stehenden regionalen Richtplan ADT des TOW als Ausgangslage eingetragen. Unter den Abstimmungsanweisungen wird die Betreiberin angehalten, dem Bereich Landschaftsschutz im Rahmen der Nutzungsplanung Beachtung zu schenken. Selbstverständlich können und sollen auch weitere Aspekte (Vereinbarkeit mit Naturschutz, Verkehrsführung, Erschliessung) auf Stufe Nutzungsplanung behandelt werden.

**A**

**D** Umfassende Abklärungen, welche Deponiestandorte sich auch für Inertstoffe eignen würden, wurden im Rahmen der regionalen Richtplanrevision ADT der RKBM in einem aufwändigen Planungsprozess von 5 Jahren erarbeitet.

**A**

**Commune de Saint-Imier**

Notre Municipalité est favorable à l'implantation d'éoliennes sur son territoire et dans la région. Néanmoins, nous ignorons les raisons pour lesquelles certains sites ont été rayés de la liste des emplacements potentiel. Il nous paraît important que chaque région contribue à sa manière et dans les limites de ses possibilités à l'effort général nécessaire à amorcer une transition énergétique.

**A** La fiche de mesure C\_21 est actualisée compte tenu de l'état de la planification directrice régionale au moment du controlling. Les périmètres propices à l'implantation d'éoliennes (S15 - S19) examinés et proposés par la Conférence régionale de Berne – Mittelland, plus précisément délimités, remplacent dans le plan directeur cantonal les territoires potentiels pour l'implantation d'éoliennes P5 à P13 qui, pour leur part, sont biffés.

**Commune mixte de Plateau de Diesse**

En encourageant les réductions de consommation d'énergie tout en favorisant les énergies indigènes renouvelables, notre canton prétend atteindre cette société à 4000 watts d'ici 2035. Toutefois, à la lecture des ambitions affichées, force est de constater que la confédération, la CFNP et notre canton tergiversent depuis de nombreuses années au sujet de la pesée d'intérêts entre la protection du paysage, ses valeurs paysagères et la production d'énergie éolienne. Depuis une douzaine d'année, notre région aimerait faire passer le site du Mt Sujet [S13] en coordination réglée. A l'aide de notre développeur Greenwatt, nous avons transmis de nombreux rapports, photomontage, études paysagères, de covisibilité entre les projets et de synthèse pour les IFP. Nous avons l'impression d'avoir répondu à toutes les attentes et sommes convaincus de la pertinence de notre projet.

**C** La fiche de mesure C\_21 est actualisée compte tenu de l'état de la planification directrice régionale au moment du controlling. La requête doit être adressée à la région compétente. Les discussions se sont poursuivies ces derniers mois dans le contexte de l'actualisation en cours du plan directeur régional.

La Commune mixte de Plateau de Diesse a organisé, le 14 juin 2015 en application de l'art. 30 de son Règlement d'organisation (RO), une votation populaire consultative portant, entre autres, sur un projet d'exploitation d'un parc éolien sur le Mont Sujet (Diesse/Lamboing). La participation s'est élevée à 44.99%. Les ayants-droit ont massivement souhaité que le Conseil communal explore les voies possibles d'un projet d'exploitation d'éoliennes installées sur le territoire communal, puisque 81.66% d'entre eux ont approuvé cette perspective, par 530 voix pour et 119 contre (18.34%). Le 22 août 2018, le comité de l'ARJB a majoritairement soutenu et voté que la production d'énergie éolienne était d'un intérêt supérieur à la protection du paysage. Le rapport final et cette prise de position a aussitôt été relayée auprès de l'OACOT à Nidau et nous espérons que le canton de Berne prenne enfin position à ce sujet et se donne les moyens de ses ambitions d'autonomie énergétique.

**Gemeinde Diemtigen**

Im Jahr 2016 konnten wir bereits zur Anpassung der Massnahme C\_21 "Anlagen zu Windenergieproduktion fördern" des Richtplans Kanton Bern in Form einer Mitwirkung Stellung nehmen. Trotz dieser Mitwirkung stellen wir fest, dass das Gebiet Turnen-Niederhorn (P21) immer noch im Richtplan enthalten ist. Wir halten an unserer damaligen Mitwirkungseingabe fest: (Zitat aus Mitwirkungsbrief 2016).

**C** Das Gebiet Turnen-Niederhorn ist (wie bis anhin) ein Windenergieprüfraum (kein Windenergiegebiet). Das Anliegen ist im Rahmen der (laufenden) Erarbeitung des regionalen Windrichtplans des Entwicklungsraums Thun einzubringen.

Als Ergänzung möchten wir noch unsere Bedenken bezüglich der notwendigen Leitungen und Kabel mitteilen.

Antrag: Die Gemeinde Diemtigen hält an ihrer damaligen Ansicht fest und beantragt auf den Korridor P21 zu verzichten.

**Gemeinde Gsteig**

Auf dem Gemeindegebiet von Gsteig ist im Gebiet Walig ein Windenergieprüfraum eingetragen. Wie bereits via Bergregion Obersimmental-Saanenland im Jahr 2016 eingegeben, ist dieser Windenergieprüfraum ersatzlos zu streichen.

**C** Das Gebiet Gsteig-Walig ist (wie bis anhin) ein Windenergieprüfraum (kein Windenergiegebiet). Das Anliegen ist im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Windrichtplans der Region Obersimmental-Saanenland einzubringen.

Begründung: Im Vergleich mit anderen Standorten, wo Windenergieanlagen im Einsatz stehen, ist die Windstärke auf dem Walig völlig unzureichend. Auch ist in einem grösseren Perimeter keine Erschliessung vorhanden, so dass die erzeugte Energie nur mit einem vorgängig sehr grossen Aufwand ins Netz eingespiesen und transportiert werden könnte. Die Umsetzung eines Projekts an diesem Standort wäre ökonomisch ein Unsinn. Ausserdem weisen wir auch auf die Gefährdung zahlreicher Vögel durch die Windräder hin. Zudem würde der Lebensraum der dort lebenden Birkhühner stark eingeschränkt. Ein ebenfalls wichtiger, resp. zentraler Punkt ist die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Windräder. Eine intakte Landschaft ist für den in unserer Region enorm wichtigen Wirtschaftszweig Tourismus von grosser Bedeutung.

**Gemeinde Lyss**

Gemäss Richtplankarte ist der Windüberprüfungsraum P18 (Raum Studen) neu ergänzt worden, müsste dieser im Massnahmenblatt C 21 nicht entsprechend bezeichnet werden?

**B** Der Windprüfraum P18 Schwadernau wurde vom Regierungsrat bereits am 14.12.2016 in das Massnahmenblatt C\_21 aufgenommen.

**Stadt Thun**

Aus der Optik des städtischen Naherholungsraums betrachten wir das «Windenergiegebiet Belpberg (S19)» und die «Windenergie-Prüfräume Fahmi und Heimenschwand» kritisch.

**A** Bei der Aktualisierung des Massnahmenblatts C\_21 wurde der Stand der regionalen Richtplanung übernommen. Das Anliegen ist bei den für die beiden erwähnten Gebiete zuständigen Regionen (RK Bern-Mittelland und Entwicklungsraum Thun) einzubringen.

**Kanton Luzern**

Bezüglich der Massnahme C\_21 "Anlagen zur Windenergieproduktion fördern" erachten wir eine zweckmässige interkantonale Abstimmung des Kantons Bern mit seinen Nachbarkantonen als sinnvoll. Der Kanton Luzern ist daran, sein Windenergiekonzept (aus dem Jahr 2011) zu überarbeiten und die wesentlichen Ergebnisse daraus in die kommende Richtplanrevision ab Mitte 2019 aufzunehmen.

**A**

**Förderverein Region Gantersch**

Aus einer Studie der ETH geht hervor, dass der Energieträger Wind die höchsten Energieoutputs mit dem kleinsten Eingriff in die Landschaft hat (Bärtsch 2010); auf kleinstem Raum kann mit einer Windkraftanlage eine sehr hohe Energiemenge produziert werden. Dieses Argument muss gegen Argumente des Artenschutzes (Gefahr für Vögel und Fledermäuse) und des Landschaftsschutzes (Erhalt des Landschaftsbildes, Art. 20 der Pärkeverordnung PÄV) abgewogen werden. Gemäss dem Konzept Windenergie des Bundes (2017) gelten die Regionalen Naturpärke als «Vorbehaltsgebiet», in welchem der Kanton für Windenergievorhaben eine Interessensabwägung durchführen muss.

Der Naturpark Gantersch kann sich aufgrund des Konfliktpotenzials mit den Zielen der Orts- und Landschaftsbilderstrategie nicht aktiv für Windpark-Projekte einsetzen. Er kann anbieten, die Kommunikation zwischen den Akteuren zu fördern und Möglichkeiten für einen Austausch zu schaffen. Die Position des Naturparks ist grundsätzlich neutral, wobei für jedes einzelne Projekt die Nutz- und Schutz-Interessen sorgfältig abzuwägen sind. In jedem Fall besteht der Naturpark Gantersch darauf, dass die betroffene Bevölkerung von Beginn an aktiv informiert und in den Prozess miteinbezogen wird.

**Pro Natura Bern**

Obwohl keine relevanten Inhaltsänderungen anstehen, nehmen wir die Gelegenheit wahr, eine starke Reduktion der kantonalen Windenergieprüfräume zu fordern. Wie in unserer Stellungnahme von 2016 bei der Anpassung des Massnahmenblatts ausgeführt, sind viele der Gebiete, die als potenzielle Standorte für Windkraftanlagen bezeichnet sind, auf wichtigen Vogelzugrouten, sind hochwertige Landschaftsräume und/ oder touristisch von Bedeutung. Wir beantragen deshalb die Streichung der damals neu aufgenommenen Prüfräume.

**Stiftung Landschaftsschutz Schweiz**

S18 Gibelegg-Würze

Antrag: Das Gebiet sei nicht als Vororientierung (VO) in den Richtplan aufzunehmen.  
 Begründung: Das Gebiet liegt mitten im regionalen Naturpark Gantersch. Ein Windpark im Gebiet Gibelegg auf ca. 1100 m Höhe würde die Silhouette der Hügellandschaft vor der Voralpenkette stark beeinträchtigen. Der Wert als Erholungsraum und der touristische Wert des Naturparks Gantersch würden geschmälert.

- S15 Stockere-Mauss-Rosshäusern  
 - S17 Lindental-Kohlholz

Antrag: Beide Standorte sollten den Koordinationsstand Vororientierung (VO) erhalten.  
 Begründung: Eine Festsetzung kann erst dann erfolgen, wenn eine Kovisibilitätsstudie aller Windpärke im Gebiet Bern Mittelland vorliegt und diese die weiträumige Landschaftsverträglichkeit des Standorts nachweist.

**A** Bei der Aktualisierung des Massnahmenblatts C\_21 wurde der Stand der regionalen Richtplanung übernommen. Das Anliegen ist bei der dafür zuständigen Region einzubringen.

**C** Der Regierungsrat hat die Windprüfräume in den Kantonalen Richtplan aufgenommen, weil sie aufgrund der durchgeführten Analysen geeignet erscheinen. Er hat die Regionalkonferenzen und Planungsregionen beauftragt, die Windenergieprüfräume genauer zu überprüfen und unter Abwägung der Interessen Windenergiegebiete zu bezeichnen. Gestützt auf diese Abklärungen werden dann auch die Festlegungen im Massnahmenblatt C\_21 weiter entwickelt.

**C** Bei der Aktualisierung des Massnahmenblatts C\_21 wurde der Stand der regionalen Richtplanung übernommen. Mit der Aufnahme des Windenergiegebiets im Koordinationsstand Vororientierung wurde der Tatsache Rechnung getragen, dass das Vorhaben noch gewichtige offene Fragen aufweist und noch nicht abgestimmt ist. Das Anliegen ist bei der für die Weiterplanung zuständigen Region (RK Bern-Mittelland) einzubringen.

**C** Bei der Aktualisierung des Massnahmenblatts C\_21 wurde der Stand der regionalen Richtplanung übernommen. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat die beiden Windenergiegebiete stufengerecht geprüft und konnte sie in der Folge als Festsetzungen in ihren Richtplan aufnehmen. Eine detailliertere Prüfung wird im Rahmen der Nutzungsplanung vorgenommen.

## Mesure C\_21: Belpberg

### Nom / Catégorie

### Appréciation Remarque

#### Gemeinde Gerzensee

Die Massnahme wird umgesetzt. Der Richtplan Windenergie der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM wurde seit der letzten Controllingrunde genehmigt, die entsprechenden Windenergieprüfräume werden durch Windenergiegebiete ersetzt. Der Belpberg (Gemeinden Belp, Gerzensee) befindet sich im Koordinationsstand Vororientierung. Es handelt sich um den untersten Koordinationsstand. Eine Anpassung im Koordinationsstand müsste via RKBM erfolgen und hätte noch viele «Hürden» zu nehmen.

Da beim Koordinationsstand keine Veränderung geplant ist, können die Anpassungen im Richtplan zur Kenntnis genommen werden.

**A**

#### Gemeinde Häutligen

Der Gemeinderat Häutligen vertritt die Meinung, dass aus ästhetischen Gründen in Belpberg keine Windparkanlage aufzustellen ist.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Freie politisch unabhängige Wähler Gerzensee FWG

Die Voraussetzungen für die Überführung des Windenergieprüfraums P 13 Belpberg in das Windenergiegebiet S 19 Belpberg sind nicht gegeben. Auf diese Neueinstufung ist zu verzichten. Zuerst sind alle erforderlichen Abklärungen vorzunehmen, dann die Bevölkerung transparent über alle geprüften Fragen zu informieren und auf dieser Basis bei einer allfälligen Status-Anpassung zur Mitwirkung einzuladen.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Stiftung Landschaftsschutz Schweiz

S19 Belpberg

Antrag: Das Gebiet sei nicht als Vororientierung (VO) in den Richtplan aufzunehmen.

Begründung: Das Gebiet liegt am Rande des regionalen Naturparks Gantrisch. Der Belpberg erhebt sich 200 - 300 Meter über dem Aaretal und dem Gürbetal.

Windturbinen von 150 - 200 m Höhe würden die Silhouette des Belpbergs vollständig verändern. Der Belpberg ist ein Naherholungsgebiet mit besonders schöner Sicht auf den Alpenkamm. Diese Aussicht würde durch die Aufmerksamkeit des Betrachters auf die rotierenden Windturbinen stark gestört. Die Identität der Belpberg-Landschaft würde verloren gehen.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 02

Antrag: Den Belpberg im bisherigen Status als Windenergieprüfraum im Kantonalen Richtplan belassen.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 03

Der Belpberg ist im Kantonalen Richtplan im Status "Windenergieprüfraum" (P 13) zu belassen und nicht in den Stand „Windenergiegebiet“ (S 19) anzuheben.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

## Mesure C\_21: Belpberg

### Nom / Catégorie

### Appréciation Remarque

#### Privat 04

Antrag: Den Belpberg im bisherigen Status als Windenergieprüfraum im Kantonalen Richtplan belassen.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 05

Die Voraussetzungen für die Überführung des Windenergieprüfraums P 13 Belpberg in das Windenergiegebiet S 19 Belpberg sind nicht gegeben. Auf diese Neueinstufung ist zu verzichten. Zuerst sind alle erforderlichen Abklärungen vorzunehmen, dann die Bevölkerung transparent über alle geprüften Fragen zu informieren und auf dieser Basis bei einer allfälligen Status-Anpassung zur Mitwirkung einzuladen.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 06

Antrag: Den Belpberg im bisherigen Status als Windenergieprüfraum belassen, respektive ganz aus der Planung zu streichen.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 07

Antrag: der Belpberg wird im bisherigen Status als Windenergieprüfraum im Kantonalen Richtplan belassen.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 08

Antrag: Der Belpberg ist im Kantonalen Richtplan im Status „Windenergieprüfraum“ (P 13) zu belassen und nicht in den Stand „Windenergiegebiet“ (S 19) anzuheben.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 09

Antrag: Der Belpberg ist im Kantonalen Richtplan im Status „Windenergieprüfraum“ (P13) zu belassen und nicht in den Stand „Windenergiegebiet“ (S 19) anzuheben.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

## Mesure C\_21: Belpberg

### Nom / Catégorie

### Appréciation Remarque

#### Privat 10

Wir teilen die in der Begründung des Antrags angeführten Überlegungen vollumfänglich und unterstützen den Antrag der FWG (den Windenergieprüfraum Belpberg zu belassen)

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 11

Antrag: Der Belpberg ist nicht als «Windenergiegebiet» einzustufen.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 12

Der Belpberg ist im Kantonalen Richtplan im Status "Windenergieprüfraum" (P13) zu belassen und nicht in den Stand „Windenergiegebiet" (S19) anzuheben.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 13

Antrag: Der Belpberg ist im Status «Windenergieprüfraum» (P 13) zu belassen.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 14

Antrag: Der Belpberg ist im Kantonalen Richtplan im Status «Windenergieprüfraum» (P 13) zu belassen und nicht in den Stand «Windenergiegebiet» (s 19) anzuheben.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 15

Antrag: den Belpberg im bisherigen Status als Windenergieprüfraum im Kantonalen Richtplan belassen.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

## Mesure C\_21: Belpberg

### Nom / Catégorie

### Appréciation Remarque

#### Privat 16

Antrag: den Belpberg im bisherigen Status als Windenergieprüfraum im Kantonalen Richtplan belassen.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 17

Antrag: Den Belpberg im bisherigen Status als Windenergieprüfraum im Kantonalen Richtplan belassen.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 18

Antrag: Den Belpberg im bisherigen Status als Windenergieprüfraum im Kantonalen Richtplan belassen.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 19

1. Das Windenergiegebiet Belpberg sei von Amtes wegen aus dem regionalen Richtplan Windenergie zu streichen.  
2. Alternativ: Das Windenergiegebiet Belpberg sei im kantonalen Richtplan nicht in die höhere Stufe "Windenergiegebiet" anzuheben (auch unter dem Koordinationsstand "Vororientierung" nicht), sondern auf der niedrigeren Stufe "Windprüfraum" zu belassen, bis diese juristischen Kernfragen geklärt sind.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

#### Privat 20

Antrag: Den Belpberg im bisherigen Status als Windenergieprüfraum im Kantonalen Richtplan belassen.

**C** Das Windenergiegebiet S 19 wurde durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland als Vororientierung in den regionalen Richtplan Windenergie aufgenommen (inkl. Mitwirkung) und als solches in den kantonalen Richtplan übernommen. Die Anliegen müssen bei der Weiterbearbeitung auf regionaler Stufe berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird der RKBM zu Händen der Aktualisierung ihrer Windrichtplanung übergeben.

**Berg- und Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland**

Kantonale Grundsätze für die touristische Entwicklung: Neue, an einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesene Bauten und Anlagen mit hohem Besucheraufkommen werden in den kantonal bedeutenden Intensiverholungsgebieten konzentriert.

Antrag: Streichung. Es ist nicht zielführend, dem Kanton die Hoheit über die bedeutenden Intensiverholungsgebiete zu übertragen. Die Regionen haben die von Kanton geförderten regionalen Planungsinstrumente zur Verfügung (RTEK, LRP).

Kantonale Grundsätze für die touristische Entwicklung: Bestehende Ausflugsziele und Ausgangspunkte ausserhalb der Intensiverholungsgebiete können bei guter Einordnung in Natur/Landschaft und bei genügender Erschliessung massvoll erweitert werden.

Antrag: Die Verwendung von klaren Worten ist anzustreben. Nicht sinnvoll sind: «guter Einordnung», «genügender Erschliessung» und «massvoll».

Kantonale Grundsätze für die touristische Entwicklung: Die touristische Siedlungsentwicklung erfolgt in den Bauzonen, schwerpunktmässig in den touristischen Kernorten.

Antrag: Streichung. Die Beschränkung der tour. Siedlungsentwicklung auf die sehr geringen und teilw. nicht zusammenhängenden Bauzonen entspricht nicht dem Bedürfnis z.B. eines Ferienresorts.

Kantonale Grundsätze für die touristische Entwicklung: Nicht mehr genutzte Anlagen ausserhalb der Bauzonen sind zu entfernen.

Antrag: Anpassung und Präzisierung: Bauten werden sehr oft umgenutzt. Dies muss auch zukünftig im Einzelfall beurteilt werden und möglich bleiben.

Kantonale Grundsätze für die touristische Entwicklung: Die Erweiterung und Verbindung von Intensiverholungsgebieten ist bei ausgewiesenem touristischem Potenzial und unter der Bedingung der Schonung von Natur und Landschaft sowie von angemessenen Kompensationsmassnahmen möglich. Sie erfordert eine Anpassung des kantonalen Richtplans.

Antrag: Anpassung. Auf die Verwendung von unklar definierten Worten wie «angemessen» ist zu verzichten. Zudem ist darauf zu verzichten, die Anpassung des kantonalen Richtplans zu fordern. Dies stellt eine grosse Hürde dar. Für diese Belange ist der regionale Richtplan das geeignete Planungsinstrument.

**Conférence des Maires du Jura bernois et du district de Biemme CMJB**

Selon les consignes cantonales de la CRTU 2021 le Jura bernois n'est pas obligé de traiter cette thématique. Toutefois, les acteurs régionaux et divers projets en cours indiquent un clair besoin de traiter ce thème dans le cadre de la CRTU 2021. D'entente avec l'OACOT, le secrétariat de la future association Jb.B va donc élaborer une fiche dans la prochaine CRTU dont l'objectif consistera à inscrire les pôles touristiques et les réseaux de mobilité douce dans la planification régionale. Les principes énoncés par le canton dans le plan directeur seront repris comme bases pour ces travaux.

**Regionalkonferenz Oberland-Ost**

Abschnitt: Vorgehen Pt. 2 mit der Koordination auf regionaler Richtplanstufe von MTB-Routen wird unsererseits grundsätzlich begrüsst. Gemäss den gemachten Erfahrungen mit unserer regionalen MTB-Richtplanung vermissen wir aber eine kompetente Unterstützung durch die verschiedenen zuständigen Fachstellen des Kantons, was eine regionale Koordination erschwert bis verunmöglicht.

Abschnitt: Kantonale Grundsätze für die touristische Entwicklung - Änderung Alinea 4: Die Erweiterung und Verbindung von Intensiverholungsgebieten ist bei ausgewiesenem touristischem Potenzial und unter der Bedingung der Schonung von Natur und Landschaft (streichen: sowie von angemessenen Kompensationsmassnahmen) möglich. Sie erfordert eine Anpassung des kantonalen Richtplans.

Begründung: Die planerische Erweiterung und Verbindung von Intensiverholungsgebieten stellt noch keinen eigentlichen Eingriff in Natur und Landschaft dar, weshalb dafür auch keine Kompensationsmassnahmen zu erbringen sind. Erst die konkreten Umsetzungen mit entsprechenden Eingriffen sind ersatzpflichtig.

Abschnitt: Kantonal bedeutende Intensiverholungsgebiete  
Im Rahmen des RTEK und der RGSK Anpassung wurde in der Region Oberland-Ost die Thematik der Intensiverholungsgebiete vertieft diskutiert. Nun stellen wir fest, dass mit der Einstufung von Niesen und Stockhorn als Intensiverholungsgebiete im kantonalen Vergleich nicht überall einheitliche Kriterien angewendet wurden. Daher beantragen wir, entweder diese beiden Ausflugsstationen wieder aus der Liste der Intensiverholungsgebiete von kantonaler Bedeutung zu streichen oder alternativ die folgenden Ausflugsstationen aus unserem RGSK ebenfalls als Intensiverholungsgebiete von kantonaler Bedeutung aufzunehmen:

- Jungfrauojoch (in Karte Perimeter Nr. 15 bis Jungfrauojoch anpassen)
- Harder (neu)
- Schynige Platte (neu)
- Brienzler Rothorn (neu)
- Pfingstegg (in Karte Perimeter Nr. 16 bis Pfingstegg erweitern; in Legende zu den Intensiverholungsgebieten unter Nr. 15 "First – Pfingstegg" aufführen)

- C** Mit der Bezeichnung der Intensiverholungsgebiete und den zugehörigen Grundsätzen schafft der Kanton eine Grundlage, damit touristische Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt ausserhalb der Bauzonen realisiert werden können (Art. 8 RPG).
- C** Der Grundsatz bringt zum Ausdruck, dass Erweiterungen möglich sind, dass diese aber gewisse qualitative Voraussetzungen erfüllen müssen. Die gewählten Umschreibungen lassen Spielräume zu, um den örtlichen Gegebenheiten Rechnung tragen zu können.
- C** Die vom Raumplanungsgesetz (RPG) verlangte Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet gilt auch für touristische Nutzungen. Neue touristische Bauten und Anlagen sind deshalb, wenn sie nicht auf einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesen sind, in der Bauzone zu realisieren. Den besonderen Bedürfnissen von Ferienresorts wird mit den Grundsätzen im Massnahmenblatt D\_06 Rechnung getragen.
- C** Die Formulierung schliesst nicht aus, dass eine nicht mehr benötigte Anlage umgenutzt werden kann. Voraussetzung dafür ist aber, dass die neue Nutzung bewilligt werden kann.
- C** Da die Bezeichnung der Intensiverholungsgebiete im Kantonalen Richtplan zu erfolgen hat, gilt dies auch für deren Erweiterung. Die Forderung der angemessenen Kompensationsmassnahmen basiert auf dem Richtplanziel C31.

**A**

**A**

- C** Mit den Kompensationsmassnahmen sind nicht Ersatzmassnahmen nach NHG gemeint, sondern räumliche Dispositionen, die einen Ausgleich ermöglichen zwischen intensiv genutzten Räumen (hier Intensiverholungsgebiete) und störungsarmen Räumen (Schutz- und Schongebiete).

- B** Die Auswahl der kantonal bedeutenden Intensiverholungsgebiete wurde aufgrund der Kriterien überprüft und vereinheitlicht. Das Gebiet Niesen erfüllt das Kriterium der flächigen touristisch intensiven Nutzung nicht und wird deshalb nicht als kantonal bedeutende Intensiverholungsgebiete bezeichnet; dagegen besteht beim Stockhorn eine flächige Nutzung.

Abschnitt: Kantonale Grundsätze für die touristische Entwicklung. Änderung Alinea 5: Bestehende Ausflugsziele und Ausgangspunkte ausserhalb der Intensiverholungsgebiete können bei guter Einordnung in Natur/Landschaft und bei genügender Erschliessung (streichen: massvoll) sowie nachgewiesener Interessenabwägung erweitert werden. Begründung: "massvoll" ist nicht messbar.

**C** Es wird bewusst ein offener Begriff verwendet. Was vorliegend unter "massvoll" zu verstehen ist, wird im Erläuterungsbericht erklärt.

**Commune de Saint-Imier**

Il est primordial que le canton implique les régions et les communes lors de la formulation des grands principes du développement touristique, afin d'être certain qu'ils correspondent aux attentes des habitants et des entreprises et qu'ils n'entrent pas en contradictions ultérieurement avec les velléités des autorités communales.

**A** Les zones destinées à la pratique intensive d'activités de détente d'importance cantonale sont définies sur la base des programmes régionaux de développement touristique au sens de la fiche de mesure C\_23 ainsi que des plans directeurs régionaux pour ce qui est de la mise en œuvre. Il est à noter que, dans l'Oberland bernois également, seuls les grands domaines skiables sont qualifiés de zones destinées à la pratique intensive d'activités de détente.

A propos de ce dernier point, nous regrettons qu'aucun site destiné à la pratique intensive d'activités de détente, considéré comme important pour le canton n'est envisagé dans le Jura bernois. Pourtant, la région dispose d'atouts indéniables en matière de tourisme doux. Cette lacune devrait être comblée.

**Gemeinde Diemtigen**

Bei den kantonal bedeutenden Intensiverholungsgebieten ist für die Gemeinde Diemtigen nur das Wiriehorn verzeichnet. Gemäss überregionalem Richtplan Regionaler Naturpark Diemtigtal ERT sind im Perimeter des Naturparks die drei touristischen Entwicklungszonen Springenboden, Wiriehorn und Grimmialp aufgelistet, die aus Sicht Naturpark Diemtigtal alle gleichwertig sind. Zudem fordert der Kanton, dass die 3 Gebiete eine intensivere Zusammenarbeit leben.

**C** Basis für die Bezeichnung der Intensiverholungsgebiete von kantonaler Bedeutung sind die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte. Die Skigebiete Springenboden und Grimmialp sind regional bedeutende Kleinskigebiete, jedoch nicht kantonal bedeutende Intensiverholungsgebiete.

Antrag: Die Gemeinde Diemtigen beantragt die Gebiete Springenboden und Grimmialp ebenfalls als kantonal bedeutende Intensiverholungsgebiete aufzunehmen. Für uns wäre sogar ein Intensiverholungsgebiet von Springenboden bis in die Grimmialp denkbar.

**Gemeinde Grindelwald**

Der Gemeinderat Grindelwald ist an einer nachhaltigen touristischen Entwicklung sehr interessiert. Dementsprechend wichtig ist für uns die Massnahme C\_23. Wir begrüßen die Aufnahme der Gebiete Männlichen-Kleine Scheidegg-Jungfrauojoch sowie First als kantonal bedeutende touristische Intensiverholungsgebiete. Die Pflingstegg ist als solches Gebiet jedoch nicht aufgenommen worden. Diese Region ist für uns jedoch ebenfalls ein sehr wichtiges touristisches Ausflugsziel, welches sich nebst den anderen beiden Gebieten grosser Beliebtheit erfreut. Dies zeigen sowohl Besucherzahlen, die geplante Fly-Line und das 50-jährige Bestehen der Bahn. Da dieses Ausflugsziel neben den beiden anderen Gebieten aufgrund deren Bekanntheitsgrades oft vergessen geht, ist es uns ein grosses Anliegen, das Gebiet Pflingstegg entsprechend ebenfalls im kantonalen Richtplan zu verankern.

**C** Die Pflingstegg ist ein bekanntes Ausflugsziel, das mechanisch mit einer Gondelbahn erschlossen ist, aber keine grossflächige Nutzung aufweist. Im Quervergleich mit anderen ähnlichen Gebieten ist eine Bezeichnung im Richtplan nicht angezeigt.

Der Gemeinderat Grindelwald beantragt deshalb, die Aufnahme des Gebietes Pflingstegg als kantonal bedeutendes Intensiverholungsgebiet in der Massnahme C\_23 im kantonalen Richtplan aufzunehmen.

**Gemeinde Innertkirchen**

Kantonal bedeutende Intensiverholungsgebiete:

Die Liste ist wie folgt zu ändern, resp. zu ergänzen:

18 Engstlenalp (streichen: Teil des-Skigebiets-Titlis/Jochpass) Innertkirchen Oberland-Ost FS

Neu, zusätzlich:

- 18 Engstlenalp: Verbindung der touristisch intensiv genutzten Gebieten Jochpass - Melchseefrutt - Hasliberg

- 24 «Gadmental», Gemeinde Innertkirchen (ganzes Tal ab Innertkirchen bis Sustenpass)

- 25 Gadmental: Seilbahnverbindung Gadmental - Titlis

Begründungen:

Die intensive touristische Nutzung wird in den kommenden Jahren an Bedeutung gewinnen. Berggemeinden wie Innertkirchen werden künftig als Erholungsgebiete wichtige Funktionen in der Gesellschaft übernehmen. Nicht zuletzt auch der kantonale Richtplan zielt auf wirtschaftliche Entwicklungen in den Zentren, Agglomerationen und an wichtigen Verkehrsachsen. Die Dichte an Bevölkerung und Verkehr führt zum Bedürfnis eines Ausgleichs, welcher in den Erholungsgebieten gefunden werden kann. Der Richtplan muss aber den Berggemeinden mit Erholungspotential die Möglichkeit bieten, touristische Infrastrukturen und Angebote zu schaffen. Im Beispiel der Gemeinde Innertkirchen bietet das Gadmental ein grosses Potential für Erholungstourismus.

**C** Im Rahmen der Richtplananpassungen '18 werden nur jene Intensiverholungsgebiete in den kantonalen Richtplan aufgenommen, die in den regionalen Richtplänen vorbereitet wurden. Im Engstlental ist dies nur das bestehende Skigebiet Jochpass. Die Verbindung der Skigebiete Hasliberg - Melchseefrutt - Jochpass ist noch nicht genügend konkretisiert.

Änderung der kantonalen Grundsätze:

- Die touristische Entwicklung eines Raums orientiert sich an den natürlichen Voraussetzungen und seinen besonderen Stärken. Sie setzt eine angemessene Erschliessung voraus. Sie nimmt Rücksicht auf bestehende Qualitäten von Siedlung und Landschaft (streichen: "insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr").

**C** Eine angemessene Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist für kantonal bedeutende Intensiverholungsgebiete unabdingbar.

Änderung der kantonalen Grundsätze:

- Bestehende "und neue" (neu) Ausflugsziele und Ausgangspunkte ausserhalb der Intensiverholungsgebiete können bei guter Einordnung in Natur/Landschaft und bei genügender Erschliessung massvoll erweitert werden.

**C** Es geht hier darum, aufzuzeigen, dass bestehende Ausflugsziele und Ausgangspunkte auch ausserhalb der Intensiverholungsgebiete weiter bestehen und auch erweitert werden können, neue sollen nur in den Intensiverholungsgebieten entstehen.

Nom / Catégorie

Appréciation Remarque

Änderung der kantonalen Grundsätze:

- Neue, an einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesene Bauten und Anlagen mit hohem Besucheraufkommen werden in den kantonal "und regional" (neu) bedeutenden Intensiverholungsgebieten konzentriert.

**C** Es geht bei diesem Grundsatz um Vorhaben mit hohem Besucheraufkommen. Diese sollen, soweit sie nicht in den Bauzonen realisiert werden können, in den kantonal bedeutenden Intensiverholungsgebieten konzentriert werden, deren Grundlage in den regionalen RTEK's liegt.

Änderung der kantonalen Grundsätze:

- Die touristische Siedlungsentwicklung erfolgt schwerpunktmässig in den touristischen Kernorten (streichen: "erfolgt in den Bauzonen").

**C** Die vom Raumplanungsgesetz (RPG) verlangte Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet gilt auch für touristische Nutzungen. Neue touristische Bauten und Anlagen sind deshalb, wenn sie nicht auf einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesen sind, in der Bauzone zu realisieren. Den besonderen Bedürfnissen von Ferienresorts wird mit den Grundsätzen im Massnahmenblatt D\_06 Rechnung getragen.

In Punkt 3 des Massnahmenblattes ist der letzte Punkt «Schutz- und Schongebiete» zu streichen. Begründung: «Schutz- und Schongebiete» sind übergeordnete Planungsgebiete und in den Nutzungsplanungen verankert.

**C** Die Bezeichnung von Nutzungszonen für touristische Nutzungen ausserhalb der Bauzone führt regelmässig zu Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Es ist deshalb in der Regel notwendig, dass mit der touristischen Planung auch die nutzungsplanerischen Festlegungen zum Schutz und zur Schonung von Natur- und Landschaft überprüft und angepasst werden müssen.

**Gemeinde Ittigen**

Es fällt auf, dass sich derartige Gebiete allein im Berner Oberland befinden. Im Interesse einer Minimierung des Freizeitverkehrs müsste es doch gelingen, auch in den Räumen Bern und Biel bedeutende Intensiverholungsgebiete zu verwirklichen.

**D** Massnahme C\_23 fokussiert auf die touristische Entwicklung.

**Gemeinde Spiez**

Die Gemeinde Spiez ist ein wichtiger Tourismusort am Thunersee. Aufgrund der vorliegenden Massnahme sowie den raumrelevanten Aussagen stellen wir fest, dass die übergeordnete Festlegung hauptsächlich den Bergregionen Rechnung trägt. Die Massnahme scheint uns zu einseitig ausgelegt, jedoch sehen wir auch auf kommunaler Ebene ein Defizit, da die Gemeinde über keinen aktualisierten Landschaftsrichtplan verfügt, der dieses Thema als Grundlage aufgreifen könnte.

**B** Die Bezeichnung der Intensiverholungsgebiete erfolgt aufgrund der Vorarbeiten der regionalen Planung (RGSK, regionale Landschaftsrichtpläne). Die Grundsätze gelten darüber hinaus generell für die touristische Entwicklung.

**Evangelische Volkspartei Kanton Bern EVP**

Die Herausforderung scheint uns, insbesondere bei Intensiverholungsgebieten das geeignete Mass zu finden. Hohe Spitzenwerte bringen nicht unbedingt das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis. So kann z.B. eine Beschleunigung dazu führen, dass zwar die Anzahl Besucher zunimmt, aber die Gastronomie nicht davon profitiert, weil der Zielpunkt nur noch zu einem Schmetterlingspunkt wird, auf dem man sich nur kurz niederlässt, um gleich weiter zum nächsten zu huschen.

**A**

**Grüne Kanton Bern**

Antrag: Die Intensiverholungsgebiete dürfen erst festgesetzt werden, wenn das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (Massnahmenblatt E\_08) erarbeitet wurde. Begründung: Die Intensiverholungsgebiete wurden von den Berner Oberländer Regionalkonferenzen vorgeschlagen und werden nun in den Kantonalen Richtplan übernommen ohne dass Konflikte mit Naturschutz und Landschaft abgewogen wurden. Eine intakte Natur und vielfältige Landschaft sind das wichtigste Kapital des Tourismus. Touristische Entwicklungen müssen deshalb in Einklang mit Natur und Landschaft geplant werden. Der Kanton Bern verfügt aktuell über kein aktuelles kantonales Landschaftsentwicklungskonzept und keine kohärente Landschaftspolitik. Die Intensiverholungsgebiete dürfen deshalb erst dann ausgeschieden werden, wenn diese Grundlage gemäss Massnahmenblatt E\_08 vorliegt.

**C** Das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept ist in Arbeit. Es besteht kein Anlass, die Bezeichnung der Intensiverholungsgebiete direkt vom kantonalen Landschaftsentwicklungskonzept abhängig zu machen. Die Massnahme C\_23 zielt darauf hin, dass neue Vorhaben, die ausserhalb der Bauzonen standortgebunden sind und ein hohes Besucheraufkommen aufweisen, in den Intensiverholungsgebieten, die bereits heute intensiv genutzt werden, konzentriert werden. Die Bewilligung neuer Bauten und Anlagen setzt in jedem Fall eine umfassende Interessenabwägung voraus, welche auch den Aspekt Landschaft umfasst.

Die Grünen Kanton Bern schlagen folgende Anpassung der kantonalen Grundsätze für die touristische Entwicklung vor:

**C** Die Formulierung "keine Konflikte" ist zu strikt.

Die Erweiterung und Verbindung von Intensiverholungsgebieten ist möglich bei ausgewiesenem touristischem Potenzial und sofern keine Konflikte mit Natur und Landschaft bestehen. Sie erfordert eine Anpassung des kantonalen Richtplans. Bestehende Ausflugsziele und Ausgangspunkte ausserhalb der Intensiverholungsgebiete können bei genügender Erschliessung und sofern keine Konflikte mit Natur und Landschaft bestehen massvoll erweitert werden.

**SVP Kanton Bern**

Im Kanton Bern kommt dem Tourismus - insbesondere im Berner Oberland - grosse wirtschaftliche Bedeutung zu. Insgesamt trägt der Tourismus im Kanton Bern über 38'000 Vollzeitstellen zur Beschäftigung und 4.7 Milliarden Franken zur Wertschöpfung bei. Die Abstimmung der Raumplanung auf die Bedürfnisse des Tourismus stufen wir als sehr wichtig ein, damit der Tourismussektor weiterhin und langfristig Entwicklungsräume vorfindet.

**A**

**Berner Bergbahnen**

Folgender Punkt ist zu überprüfen, respektive ersatzlos wegzulassen:  
 "Neue, an einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesene Bauten und Anlagen mit hohem Besucheraufkommen werden in den kantonal bedeutenden Intensiverholungsgebieten konzentriert."

Neu sollen die kantonal bedeutenden Intensivtourismusgebiete durch den Kanton festgelegt werden. Wir gehen davon aus, dass die Liste gestützt auf die regionalen Konzepte der Bergregionen erarbeitet wurde. Die Kehrseite der Liste ist, dass alle anderen Gemeinden und touristisch bedeutenden Gebiete, namentlich ausserhalb des Berner Oberlands damit von einer touristischen Entwicklung weitgehend ausgeschlossen werden. Da hilft auch der Absatz zu den "Bestehende Ausflugsziele und Ausgangspunkte ausserhalb der Intensiverholungsgebiete" nicht sehr weit.

Antrag: Die kantonalen Grundsätze zur touristischen Entwicklung sind zu überarbeiten und auf die zentralen Punkte zu reduzieren.

Begründung: Neu soll sich die touristische Entwicklung nach kantonalen Grundsätzen entwickeln. Die formulierten Grundsätze gehen teilweise massiv zu weit und greifen damit in unzulässiger Weise in die Autonomie und die bewährte stufenweise Planung von Kanton, Region und Gemeinde.

Folgender Punkt ist zu überprüfen, respektive ersatzlos wegzulassen:

"Die touristische Siedlungsentwicklung erfolgt in den Bauzonen, schwerpunktmässig in den touristischen Kernorten."

Damit wird eine touristische Entwicklung ausserhalb der bestehenden Bauzonen weitgehend verunmöglicht. Ein neues Ferienresort, das nicht in einer bestehenden Bauzone realisiert werden kann und deshalb auf eine grössere Baulandfläche mit Einzonung angewiesen ist, wäre damit nicht möglich. Auf diesen Grundsatz ist zu verzichten.

Folgender Punkt ist zu überprüfen, respektive ersatzlos wegzulassen:

"Innerhalb der Intensiverholungsgebiete benötigen die Neutrassierung mit gleichem Ausgangs- und Endpunkt und der massvolle Ausbau von bestehenden touristischen Anlagen keine weitere Abstimmung im kantonalen Richtplan, sofern damit nicht bedeutende kantonale oder nationale Interessen neu betroffen werden".

Im Grundsatz begrüssen wir diese Vereinfachung, wenn sie dazu führt, dass für den Ersatz bestehender touristischer Transportanlagen keine Festlegung in einem Nutzungsplan erforderlich ist. Die Erfahrung zeigt, dass mit dem Vorbehalt von "bedeutende kantonale oder nationale Interessen neu betroffen werden" kaum eine Erleichterung gefunden werden kann, wenn die bedeutenden kantonalen Interessen nicht mit dem Richtplan definiert werden. Die bedeutenden kantonalen Interessen sind zu nennen. Weiter ist auf den Begriff massvoll zu verzichten. „Massvoll“ ist nicht messbar und stellt einen weiteren möglichen Streitpunkt dar, der zu verhindern ist.

Folgender Punkt ist zu überprüfen, respektive ersatzlos wegzulassen:

"Die Erweiterung und Verbindung von Intensiverholungsgebieten ist bei ausgewiesenem touristischem Potenzial und unter der Bedingung der Schonung von Natur und Landschaft sowie von angemessenen Kompensationsmassnahmen möglich. Sie erfordert eine Anpassung des kantonalen Richtplans."

Auf die Forderung nach angemessenen Kompensationsmassnahmen ist zu verzichten, weil sie neue Begehrlichkeiten schürt, die über die von Gesetztes wegen bei Eingriffen in geschützte Lebensräume erforderlichen Ersatzmassnahmen hinausgehen. Die Praxis zeigt, dass es zunehmend schwierig wird Kompensationsmassnahmen anzubieten. Diese neue Forderung würde unweigerlich zu zusätzlichen Schwierigkeiten und langen Verfahren führen.

Folgender Punkt ist zu überprüfen, respektive ersatzlos wegzulassen:

"Bestehende Ausflugsziele und Ausgangspunkte ausserhalb der Intensiverholungsgebiete können bei guter Einordnung in Natur/Landschaft und bei genügender Erschliessung massvoll erweitert werden".

Die Bezeichnung der "Bestehende Ausflugsziele und Ausgangspunkte" ist eine Aufgabe, die durch die Regionen vorzunehmen ist. Im kantonalen Richtplan ist Spielraum für eine echte Entwicklung vorzusehen. Zudem ist auf die Bezeichnung «massvoll» zu verzichten. Mit der Anforderung der „guten Einordnung“ werden bereits hohe Hürden für Erweiterungen geschaffen. "Massvoll" ist nicht messbar und stellt einen weiteren möglichen Streitpunkt dar, der zu verhindern ist.

Die Liste der Intensiverholungsgebiete beschränkt sich auf das Berner Oberland. Es fehlen diverse Ausflugsziele im Voralpengebiet, im Jura und im Mittelland, die nur zum Teil mit touristischen Bahnanlagen erschlossen, jedoch ebenfalls von überregionaler Bedeutung sind und intensiv genutzt werden. Es sind dies zum Beispiel:

- Gurten, Köniz
- Hohmad, Magglingen
- Aare zwischen Thun und Bern

Wenn diese Gebiete bewusst nicht aufgenommen werden sollen, dann sind mindestens die Gründe zu nennen und / oder der Titel des Massnahmenblatts C\_23 ist entsprechend zu ergänzen.

**C** Mit der Bezeichnung der Intensiverholungsgebiete und den zugehörigen Grundsätzen schafft der Kanton eine Grundlage, damit touristische Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt ausserhalb der Bauzonen realisiert werden können (Art. 8 RPG).

**B** Die beanstandeten Einzelpunkte wurden überprüft (siehe unten).

**C** Die vom Raumplanungsgesetz (RPG) verlangte Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet gilt auch für touristische Nutzungen. Neue touristische Bauten und Anlagen sind deshalb, wenn sie nicht auf einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesen sind, in der Bauzone zu realisieren. Den besonderen Bedürfnissen von Ferienresorts wird mit den Grundsätzen im Massnahmenblatt D\_06 Rechnung getragen.

**C** Der Passus stellt eine wichtige Klärung und Erleichterung für den Ersatz bestehender touristischer Transportanlagen und den massvollen Ausbau anderer touristischer Anlagen innerhalb der Intensiverholungsgebiete dar. Dass diese Erleichterungen andererseits nur gelten können, wenn nicht bedeutende kantonale oder nationale Interessen neu oder stärker betroffen werden, ergibt sich direkt aus dem Auftrag von Art. 8 RPG. Mit dem Begriff "massvoll" wird bewusst eine offene Umschreibung gewählt. Sie soll zum Ausdruck bringen, dass eine Erweiterung sich aus einem sachlichen Bedürfnis ableiten soll, aber insgesamt von untergeordneter Bedeutung bleiben und auf die örtliche Verträglichkeit abgestimmt sein soll.

**C** Da die Bezeichnung der Intensiverholungsgebiete im Kantonalen Richtplan zu erfolgen hat, gilt dies auch für deren Erweiterung. Die Forderung der angemessenen Kompensationsmassnahmen basiert auf dem Richtplanziel C31. Mit den Kompensationsmassnahmen sind nicht Ersatzmassnahmen nach NHG gemeint, sondern räumliche Dispositionen, die einen Ausgleich ermöglichen zwischen intensiv genutzten Räumen (hier Intensiverholungsgebiete) und störungsarmen Räumen (Schutz- und Schongebiete).

**C** Der Grundsatz bringt zum Ausdruck, dass Erweiterungen möglich sind, dass diese aber gewisse qualitative Voraussetzungen erfüllen müssen. Die gewählten Umschreibungen lassen Spielräume zu, um den örtlichen Gegebenheiten Rechnung tragen zu können.

**B** Die erwähnten Gebiete haben zweifellos für die Erholung eine grosse Bedeutung. Sie erfüllen aber die Kriterien der kantonal bedeutenden Intensiverholungsgebiete nicht. So fehlt z.B. bei allen drei Beispielen die touristische Bedeutung.

Folgender Punkt ist zu überprüfen, respektive ersatzlos wegzulassen:  
 "Nicht mehr genutzte Anlagen ausserhalb der Bauzonen sind zu entfernen".  
 Im Grundsatz ist diesem Anliegen zuzustimmen. Die Erfahrung zeigt, dass Anlageteile - vor allem Bauten - oft für einen anderen Zweck genutzt werden können und damit andernorts auf Neubauten verzichtet werden kann. Eine Präzisierung in diesem Sinne ist angebracht.

**Berner KMU**

Bei Entscheiden zur Neuerstellung oder Erweiterung von touristischen Attraktionen ist den Gemeinden und den Regionalkonferenzen der bisherige Handlungsspielraum uneingeschränkt zu belassen. Es ist nicht Sache des Kantons, zu bestimmen, wo sich sog. «Intensiverholungsgebiete» zu befinden haben. Dies ergibt sich durch Angebot und Nachfrage. Andernfalls wäre wenigstens zu definieren, was als «Intensiverholungsgebiet» zu bezeichnen wäre. Die aufgestellten Grundsätze lassen sodann derart viel Interpretationsmöglichkeiten offen, dass auf diese auch verzichtet werden kann. Die Gefahr, dass durch die Behörden vorgenommene Auslegungen und Konkretisierungen zu Streitfällen und Gerichtsgängen führen werden, ist virulent.

**Förderverein Region Gantrisch**

Im Richtplan werden im Gebiet des Naturparks Gantrisch keine Aussagen zu Erholungsgebieten getroffen. Das Gebiet rund um Gurnigel-Wasserscheide gehört jedoch zum Naherholungsgebiet der Städte Bern, Thun und Freiburg. Im Wissen, dass hier eine Überlagerung der Moorlandschaft sowie auch in anderen Schutzgebieten im Perimeter des Naturpark Gantrisch erforderlich wäre und überlagernde räumliche Inhalte nicht möglich sind, ist es trotzdem ein wichtiges Anliegen, auf diese bedeutenden Naherholungsgebiete hinzuweisen (siehe auch REK – regionales Entwicklungskonzept Gantrisch).

**Handels- und Industrieverein des Kantons Bern**

Im Kanton Bern kommt dem Tourismus - insbesondere im Berner Oberland - grosse wirtschaftliche Bedeutung zu. Insgesamt trägt der Tourismus im Kanton Bern über 38'000 Vollzeitstellen zur Beschäftigung und 4.7 Milliarden Franken zur Wertschöpfung bei. Die Abstimmung der Raumplanung auf die Bedürfnisse des Tourismus stufen wir als sehr wichtig ein, damit der Tourismussektor weiterhin und langfristig Entwicklungsräume vorfindet.

**Hauseigentümerverband Kanton Bern HEV**

Keine kantonale Aufgabe – jedenfalls keine raumplanerische – ist die Abstimmung der Raumplanung auf Bedürfnisse des Tourismus

**Pro Natura Bern**

Forderung nach Streichung des Objekts 18 Engstlenalp. Die Landschaftskammer ist grösstenteils Naturschutzgebiet und prädestiniert für den sanften Tourismus. Von Intensiverholungsgebiet kann hier keine Rede sein. Auch wenn streng genommen nur das Gebiet des Skilifts Jochpass enthalten ist, könnte das Intensiverholungsgebiet doch gemäss Grundsätzen leicht erweitert werden.

Forderung nach Streichung des Objekts 9 Plaine Morte: Auch dies ein landschaftlich bedeutendes alpines Gebiet, das die Voraussetzungen nicht erfüllt.

Wir hatten schon in früheren Vernehmlassungen kritisiert, dass in diesem Massnahmenblatt Gebiete als Intensiverholungsgebiete aufgenommen wurden, die dafür nicht die Voraussetzungen aufweisen. Es handelt sich offenbar mehr um einen Wunschkatalog, der den lokalen Promotoren erleichterte Bedingungen verschaffen soll. Zum Teil werden mit der Aufnahme auch die auf der gleichen Seite postulierten Grundsätze nach Rücksichtnahme auf die Umwelt missachtet.

Forderung nach Streichung des Objekts 5 Rellerli: Unseres Wissens wird die Bergbahn zurückgebaut, die Voraussetzungen für ein Intensiverholungsgebiet sind kaum mehr vorhanden.

- C** Die Formulierung schliesst nicht aus, dass eine nicht mehr benötigte Anlage umgenutzt werden kann. Voraussetzung dafür ist aber, dass die neue Nutzung bewilligt werden kann.
- C** Die Bezeichnung der kantonal bedeutenden Intensiverholungsgebiete erfolgt gestützt auf Art. 8 RPG. Als kantonal bedeutende Intensiverholungsgebiete werden hier die mechanisch (mit Seilbahnen) erschlossenen, flächig touristisch intensiv genutzten Gebiete mit erheblichem Besucheraufkommen verstanden.
- B** Die Erholungsgebiete im Naturpark Gantrisch sind nicht Intensiverholungsgebiete im Sinne der Richtplan-Massnahme C\_23.
- A**
- C** Mit der Bezeichnung der Intensiverholungsgebiete und den zugehörigen Grundsätzen schafft der Kanton eine Grundlage, damit touristische Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt ausserhalb der Bauzonen realisiert werden können (Art. 8 RPG).
- C** Das bestehende Skigebiet Jochpass ist Teil des grossen Skigebiets und Intensiverholungsgebiets Titlis. Es wird auch im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept als Intensiverholungsgebiet bezeichnet.
- C** Das bestehende Skigebiet Plaine Morte ist Teil des grossen Skigebiets und Intensiverholungsgebiets Crans Montana. Es wird auch im regionalen Landschaftsrichtplan Obersimmental-Saanenland als Intensiverholungsgebiet bezeichnet.
- A**
- C** Aufgrund der Mitwirkungseingabe wurde eine Überprüfung des Intensiverholungsgebiets Nr. 5 Rellerli vorgenommen: Es ist im regionalen Landschaftsrichtplan Obersimmental-Saanenland als Intensiverholungsgebiet mit Koordinationsstand Festsetzung bezeichnet. Das Gebiet wurde bis vor Kurzem intensiv skitouristisch genutzt. Die Seilbahnanlagen sind im Sommer 2018 aber nicht mehr in Betrieb, ihr Rückbau ist vorgesehen. Aufgrund der bisherigen Nutzung ist die Eignung des Gebiets als Intensiverholungsgebiet nachgewiesen. Die Gemeinde ist daran, die Nachnutzung zu planen. Bis diese bekannt ist, wird das Gebiet wie vorgesehen im Richtplan belassen.

**Stiftung Landschaftsschutz Schweiz**

Generelles:

- Die Intensiverholungsgebiete wurden aus regionalen Richtplänen übernommen (regionale touristische Entwicklungskonzepte RTEK).
- Im Massnahmenblatt wird auf Abhängigkeiten/Zielkonflikte bezüglich Massnahmenblatt „E\_08 Landschaften erhalten und aufwerten“ verwiesen. Der Kanton hat die darin aufgeführten Grundlagen (Förderung einer kohärenten Landschaftspolitik; aktualisiertes KLEK) aber noch gar nicht erarbeitet.
- Im kantonalen Massnahmenblatt (wie auch in den RTEK) werden Konflikte mit Natur und Landschaft viel zu wenig thematisiert.

Antrag: Die Festsetzung des Rellerli als Intensiverholungsgebiet sei zu streichen.

Begründung: Mit dem Rückbau der Bahnanlagen am Rellerli ist die Voraussetzung für ein Intensiverholungsgebiet nicht mehr gegeben. Die Region wird in Zukunft dem naturnahen Tourismus vorbehalten sein.

Die Intensiverholungsgebiete dürfen erst festgesetzt werden, wenn das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (Massnahmenblatt E\_08) erarbeitet wurde.

Begründung: Die Intensiverholungsgebiete wurden von den Berner Oberländer Regionalkonferenzen vorgeschlagen und werden nun in den Kantonalen Richtplan übernommen, ohne dass Konflikte mit Naturschutz und Landschaft abgewogen wurden. Eine intakte Natur und vielfältige Landschaft sind das wichtigste Kapital des Tourismus. Touristische Entwicklungen müssen deshalb in Einklang mit Natur und Landschaft geplant werden. Der Kanton Bern verfügt zurzeit über kein aktuelles kantonales Landschaftsentwicklungskonzept und keine kohärente Landschaftspolitik. Die Intensiverholungsgebiete dürfen deshalb erst dann ausgeschieden werden, wenn diese Grundlagen gemäss Massnahmenblatt E\_08 vorliegen.

Antrag für Anpassung:

„Bestehende Ausflugsziele und Ausgangspunkte ausserhalb der Intensiverholungsgebiete können bei genügender Erschliessung und sofern keine Konflikte mit Natur und Landschaft bestehen massvoll erweitert werden“.

Antrag: Die kantonalen Grundsätze für die touristische Entwicklung seien wie folgt anzupassen:

- „Die Erweiterung und Verbindung von Intensiverholungsgebieten ist möglich bei ausgewiesenem touristischem Potenzial und sofern keine Konflikte mit Natur und Landschaft bestehen. Sie erfordert eine Anpassung des kantonalen Richtplans“.

**Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen**

Wir begrünnen es, dass Voraussetzungen für eine nachhaltige touristische Entwicklung geschaffen werden sollen. Wir fordern jedoch, dass die Grundeigentümer miteinbezogen werden. Wohnen und arbeiten soll und muss auch für die einheimische Bevölkerung weiterhin möglich bleiben.

**Verband Bernischer Gemeinden**

Beim Thema „Touristische Entwicklung“ (Anpassung C 23) wäre allenfalls der Begriff „Intensiverholungsgebiet“ durch einen anderen Begriff zu ersetzen (es geht ja nicht um die intensive Erholung), z.B. durch „Intensivfreizeitgebiet“.

**Verkehrsclub der Schweiz VCS**

Der VCS schlägt folgende Anpassung der kantonalen Grundsätze für die touristische Entwicklung vor:

- Die Erweiterung und Verbindung von Intensiverholungsgebieten ist möglich bei ausgewiesenem touristischem Potenzial und sofern keine Konflikte mit Natur und Landschaft bestehen, unter der Bedingung der Schonung von Natur und Landschaft sowie von angemessenen Kompensationsmassnahmen möglich. Sie erfordert eine Anpassung des kantonalen Richtplans.
- Bestehende Ausflugsziele und Ausgangspunkte ausserhalb der Intensiverholungsgebiete können bei guter Einordnung in Natur/Landschaft und bei genügender Erschliessung und sofern keine Konflikte mit Natur und Landschaft bestehen massvoll erweitert werden.

**B** Die IEG beschränken sich auf heute bereits intensiv touristisch genutzte Räume. Damit wird nicht zuletzt auch ein Beitrag zur Schonung der Landschaft geleistet. Zu beachten ist, dass die grobmassstäblich abgegrenzten Intensiverholungsgebiete keine Bauzonen sind. Auch innerhalb der Intensiverholungsgebiete ist bei Vorhaben im Einzelfall zu prüfen, ob die Grundsätze des RPG, namentlich das Konzentrationsprinzip und die Schonung der Landschaft, eingehalten werden. Die Aktualisierung des KLEK steht vor dem Abschluss.

**C** Aufgrund der Mitwirkungseingabe wurde eine Überprüfung des Intensiverholungsgebiets Nr. 5 Rellerli vorgenommen: Es ist im regionalen Landschaftsrichtplan Obersimmental-Saanenland als Intensiverholungsgebiet mit Koordinationsstand Festsetzung bezeichnet. Das Gebiet wurde bis vor Kurzem intensiv skitouristisch genutzt. Die Seilbahnanlagen sind im Sommer 2018 aber nicht mehr in Betrieb, ihr Rückbau ist vorgesehen. Aufgrund der bisherigen Nutzung ist die Eignung des Gebiets als Intensiverholungsgebiet nachgewiesen. Die Gemeinde ist daran, die Nachnutzung zu planen. Bis diese bekannt ist, wird das Gebiet wie vorgesehen im Richtplan belassen.

**C** Das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept ist in Arbeit. Es besteht kein Anlass, die Bezeichnung der Intensiverholungsgebiete direkt vom kantonalen Landschaftsentwicklungskonzept abhängig zu machen. Die IEG beschränken sich auf heute bereits intensiv touristisch genutzte Räume. Damit wird nicht zuletzt auch ein Beitrag zur Schonung der Landschaft geleistet. Zu beachten ist, dass die grobmassstäblich abgegrenzten Intensiverholungsgebiete keine Bauzonen sind. Auch innerhalb der Intensiverholungsgebiete ist bei Vorhaben im Einzelfall zu prüfen, ob die Grundsätze des RPG, namentlich das Konzentrationsprinzip und die Schonung der Landschaft, eingehalten werden.

**C** Die Formulierung "keine Konflikte" ist zu strikt.

**C** Die Formulierung "keine Konflikte" ist zu strikt.

**B** Der Einbezug der Grundeigentümer und der Bevölkerung ist bei allen Planungsverfahren gewährleistet.

**C** Der Begriff wurde mit der Aufnahme des Massnahmenblattes C\_23 geprägt. Er wird deshalb beibehalten. Zu beachten ist, dass vorliegend nicht alle intensiven Freizeitaktivitäten, sondern nur die touristischen betroffen sind.

**C** Die Formulierung "keine Konflikte" ist zu strikt.

Antrag: Die Intensiverholungsgebiete dürfen erst festgesetzt werden, wenn das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (Massnahmenblatt E\_08) erarbeitet wurde.  
 Begründung: Die Intensiverholungsgebiete wurden von den Berner Oberländer Regionalkonferenzen vorgeschlagen und werden nun in den Kantonalen Richtplan übernommen, ohne dass Konflikte mit Naturschutz und Landschaft abgewogen wurden. Eine intakte Natur und vielfältige Landschaft sind das wichtigste Kapital des Tourismus. Touristische Entwicklungen müssen deshalb in Einklang mit Natur und Landschaft geplant werden. Der Kanton Bern verfügt aktuell über kein aktuelles kantonales Landschaftsentwicklungskonzept und keine kohärente Landschaftspolitik. Die Intensiverholungsgebiete dürfen deshalb erst dann ausgeschieden werden, wenn diese Grundlage gemäss Massnahmenblatt E\_08 vorliegt.

**C** Das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept ist in Arbeit. Es besteht kein Anlass, die Bezeichnung der Intensiverholungsgebiete direkt vom kantonalen Landschaftsentwicklungskonzept abhängig zu machen. Die IEG beschränken sich auf heute bereits intensiv touristisch genutzte Räume. Damit wird nicht zuletzt auch ein Beitrag zur Schonung der Landschaft geleistet. Zu beachten ist, dass die grobmassstäblich abgegrenzten Intensiverholungsgebiete keine Bauzonen sind. Auch innerhalb der Intensiverholungsgebiete ist bei Vorhaben im Einzelfall zu prüfen, ob die Grundsätze des RPG, namentlich das Konzentrationsprinzip und die Schonung der Landschaft, eingehalten werden.

**Jungfraubahnen**

Beim Studium der Unterlagen haben wir festgestellt, dass die Schynige-Platte und der Harder, beides bedeutende Ausflugsziele der Jungfraubahnen, keine Aufnahme in die Liste der Intensiverholungsgebiete gefunden haben. Ohne die Haltung der Standortgemeinden näher zu kennen, jedoch in Absprache mit der Geschäftsstelle der Regionalplanung Oberland-Ost, erlauben wir uns den Hinweis, dass es sich hier ebenfalls um zwei bedeutende Ausflugsberge mit bestehender Hotellerie und Restauration sowie ausgewiesenem touristischen Potenzial handelt. Die Berner Oberland-Bahnen AG (Schynige Platte) und die Harderbahn AG haben immer wieder in diese Erlebnisberge investiert und damit den Tatbeweis erbracht, dass sie diese der Tourismuswirtschaft als Attraktionspunkte erhalten wollen. Wir würden dies auch gerne weiterhin engagiert fortführen und ersuchen Sie die Selektion nochmals zu überprüfen und die Liste der Intensiverholungsgebiete durch den Harder und die Schynige Platte zu vervollständigen.

**B** Die Gebiete Schynige Platte und Harder sind wichtige touristische Ausflugsziele, die mechanisch mit einer Seilbahn erschlossen sind, aber im Gegensatz zu den bezeichneten Intensiverholungsgebieten keine grossflächige Nutzung aufweisen. Sie werden im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept denn auch in einer separaten Kategorie "Ausflugsziele" / "Stationen" erfasst.

Wir haben zu den Perimetern Grindelwald - First und Kleine Scheidegg - Männlichen keine Bemerkungen anzubringen und danken Ihnen für die Aufnahme in den Richtplan. Damit unterstützen Sie unsere Bemühungen die Tourismuswirtschaft im Kanton weiterzuentwickeln.

**A**

**Luftseilbahn Grindelwald-Pfingsten AG**

Wir sind der Meinung, dass die Perimeter rund um die Alp Pfingstegg ebenfalls in das Gebiet der kantonalen Naherholungsgebiete erfasst werden müssen. Gemäss Aussage der Regionalkonferenz Berner Oberland Ost sei der fehlende Wintersportbetrieb ausschlaggebend für diesen Entscheid. Unsere Luftseilbahn wurde für den Winterbetrieb gebaut und wurde auch bis 1978 als ganzjahres-Bahn mit Skibetrieb genutzt. Betrieblich steht unserem Unternehmen nichts entgegen, diesen Winterbetrieb jederzeit wieder aufnehmen zu können!

**C** Die Pfingstegg ist ein wichtiges touristisches Ausflugsziel, das mechanisch mit einer Seilbahn erschlossen ist, aber im Gegensatz zu den bezeichneten Intensiverholungsgebieten keine grossflächige Nutzung aufweist. Es wird im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept denn auch in einer separaten Kategorie "Ausflugsziele" / "Stationen" erfasst.

Der aktuelle Koordinationsstand der Vernehmlassung sieht die Einzonung des Gebietes Grindelwald-First und damit auch die Einbindung unserer Talstation mit Parkplatz vor. Da für die Intensität der Touristischen Nutzung keine Werte als Grundlage definiert wurden, sehen wir uns mit 125'000 Besucherfahrten pro Sommersaison und der Möglichkeit, jederzeit den Winterbetrieb aufnehmen zu können, ebenfalls in dieser Zone. Ansonsten müssten Gebiete wie Rellerli (Nr. 5, Bahn wird 2018 abgerissen), Niesen (Nr. 21) oder Stockhorn (Nr. 23) wegen des fehlenden Wintersportes ebenfalls von der Karte verschwinden.

Wir stellen somit in Absprache mit der Regionalkonferenz Oberland Ost den Antrag, die Pfingstegg in die Perimeter Grindelwald- First, Nr. 16 zu ergänzen. Im Dossier C23 würde der korrekte Name der Position 16 folglich «First – Pfingstegg» heissen. Die Pfingstegg soll ebenfalls zum touristischen Naherholungsgebiet des Kantons Bern zählen.

Wir schlagen somit die Ergänzung folgender Perimeter grafisch vor (-> s. Originalstellungnahme).

**Stadt Thun**

Ohne diese Massnahme im Detail zu kennen erlauben wir uns die Frage, ob diese neue Massnahme, welche auf kantonale Neueinzonungen abzielt, raumplanerisch tatsächlich zweckmässig ist.

**C** Gemäss Raumplanungsgesetz, Art. 8, Abs. 2 bedürfen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan.

**Bürgerlich-Demokratische Partei - Kanton Bern**

Konkret fordern wir bei Massnahme C\_25, dass im Zusammenhang mit den räumlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der Justizvollzugsstrategie 2017-2032 landsparende Baukonzepte mit mehrgeschossigen Bauten ausgearbeitet werden. Insbesondere ist dabei die Umzonung von Landwirtschaftsland in Zonen für öffentliche Nutzung zu vermeiden.

**E** Das Anliegen wird bei der Standortevaluation entsprechend zu berücksichtigen sein.

**Berner Bauernverband**

Der Justizvollzug steht heute vor neuen Herausforderungen und eine grundlegende Erarbeitung der Justizvollzugsstrategie ist notwendig. Darin werden auch Neubauten an neuen Standorten geprüft. Es ist uns ein Anliegen, dass auch hier der Schutz von Kulturland und insbesondere von Fruchtfolgeflächen gewährleistet wird. Bauvorhaben an neuen Standorten sollten primär auf bereits eingezonten und/oder überbauten Flächen durch einen Wiederaufbau oder eine Sanierung bestehender Gebäude erfolgen. Durch eine mehrgeschossige Bauweise in die Höhe oder den Untergrund kann der knappe Boden geschont werden.

**E** Das Anliegen wird bei der Standortevaluation entsprechend zu berücksichtigen sein.

**Gemeinde Bätterkinden**

Hinweis: Die immer noch angestrebte Konzentration der Fachhochschule in die Städte Bern und Biel könnte für Burgdorf und die Region Emmental allenfalls negative Auswirkungen nach sich ziehen.

**B** Als Ersatz für die Fachhochschule wird am Bildungsstandort Burgdorf die TF Bern neu angesiedelt. Burgdorf erhält zudem mit dem TecLab (eine Kooperation zwischen Berner Fachhochschule und TF Bern) ein Bildungszentrum für MINT-Förderung und Nachhaltigkeit.

<b>Nom / Catégorie</b>	<b>Appréciation</b>	<b>Remarque</b>
<p><b>Verein seeland.biel/bienne</b></p> <p>Nr. 20 Am Twannbach: Die im Massnahmenblatt erwähnte Studie Zukunft ARA Am Twannbach kommt zum Schluss, dass der Anschluss an STEP Le Landeron die beste Lösung ist. Die Aufhebung der ARA und der Anschluss an Le Landeron ist jedoch von den Gemeinden noch nicht beschlossen worden. Der Text ist entsprechend anzupassen.</p>		<p><b>C</b> Der Anschluss wurde zwar von den Gemeinden noch nicht beschlossen, jedoch vom zuständigen Gemeindeverband in seiner Funktion als Träger und Bauherr. Am Text wird deshalb festgehalten.</p>
<p><b>Stadt Burgdorf</b></p> <p>Der Streichung, unter Nr. 41 des Massnahmenblatts C_27, dass ein möglicher Anschluss an die ARA Burgdorf Fraubrunnen abzuklären ist, stimmen wir zu. Diesbezüglich haben Gespräche mit dem AWA stattgefunden - ein Anschluss an die ARA Fraubrunnen ist nicht realisierbar.</p>	<p><b>A</b></p>	
<p><b>Canton de Vaud</b></p> <p>Nous vous informons également que les zones S et périmètres de protection des captages d'eau potable situés sur le territoire vaudois peuvent nécessiter des extensions dans le canton de Berne. La coordination intercantonale doit être assurée.</p> <p>Dans la mesure C_27 « Garantir le traitement public des eaux usées », il est précisé que les sites d'implantation des stations d'épuration (STEP) nécessaires à un assainissement écologique et économique à long terme doivent être définis en collaboration avec les Cantons voisins concernés. A ce propos, nous rappelons que les projets de régionalisation des STEP (conduites, rejets, etc.) peuvent présenter des risques pour les captages d'eau potable vaudois alimentés par des cours d'eau. Ceux-ci s'expliquent notamment par l'absence de secteurs de protection Ao. Pour limiter les risques, nous proposons qu'une consultation spécifique soit réalisée auprès du Canton de Vaud pour ces projets.</p>	<p><b>A</b></p> <p><b>A</b></p>	
<p><b>République et Canton du Jura</b></p> <p>Concernant la STEP de Moutier-Roches, en l'absence de décision définitive concernant le traitement des micropolluants, il est prévu de réserver l'espace pour une possible extension. Cela correspond aux attentes du canton du Jura. De plus, les cantons de Berne et du Jura sont en accord concernant un raccordement à la STEP de Delémont, à savoir que celui-ci ne constitue une option qu'à long terme.</p>	<p><b>A</b></p>	

**Conférence des Maires du Jura bernois et du district de Bienna CMJB**

La CMJB rejoint les constats du canton : le développement vers l'intérieur doit être accompagné au mieux pour être accepté par la population et, au final, réalisable. Toutefois le canton ne peut pas exiger des communes bernoises qu'elles réalisent des démarches urbanistiques, sans participer à leur financement. L'aide apportée dans ce domaine sous forme de guides ou de conseil des services spécialisés ne nous paraît pas suffisante par rapport au travail nécessaire pour intégrer des considérations urbanistiques et une analyse du site dans les rapports au sens de l'art. 47 OAT. Nous demandons que les communes réalisent ces analyses sur les sites construits sur une base volontaire et/ou que le canton mette à disposition des moyens pour réaliser ces analyses s'il entend les imposer.

**B** La fiche ne prévoit plus explicitement d'analyse du site mentionnant les objectifs en matière de qualité du site construit. Il appartient aux communes de déterminer la nature et le degré de détail de leurs études de base.

**Gemeinde Diemtigen**

Das Ortsbild ist unbestritten wichtig für die lokale Identität. Die Ortsplanung wird durch die Stimmberechtigten beschlossen. Wir sind der Ansicht, dass die Stimmberechtigten das nötige Feingefühl haben die entsprechenden Ortsbilder zu erhalten und im Rahmen der Ortsplanung aufzuwerten und weiter zu entwickeln. Eine Ortsanalyse mit konzeptionellen Zielen erachten wir daher als nicht notwendig. Antrag: Die Gemeinden sollen keine weiteren Aufgaben im Rahmen der Ortsplanung aufgezwungen werden. Die SEin-Konzepte reichen gemäss unserer Meinung völlig aus.

**B** Die explizite Erwähnung einer Ortsanalyse mit konzeptionellen Zielen zur Ortsbildqualität wird gestrichen; Art und Umfang der Grundlagen werden durch die Gemeinden bestimmt.

**Gemeinde Fraubrunnen**

Die Einwohnergemeinde Fraubrunnen ist mit dem Thema Innenentwicklung und Ortsbildschutz stark konfrontiert. Mit den drei Dörfern Mülchi, Limpach und Büren zum Hof weist unsere Gemeinde sogar drei Ortsbilder von nationaler Bedeutung auf. Im Massnahmenblatt ist aufgeführt, dass die Gemeinden Grundlagen wie Ortsanalysen mit konzeptionellen Zielen zur Ortsbildqualität erschaffen. Die Planungsbehörden von Fraubrunnen befürchten, dass mit solchen Vorgaben die Gemeinden zur Erarbeitung von teuren Fachgutachten gezwungen werden, mit welchem schlussendlich kein besserer Ortsbildschutz erzielt wird.

**B** Die explizite Erwähnung einer Ortsanalyse mit konzeptionellen Zielen zur Ortsbildqualität wird gestrichen; Art und Umfang der Grundlagen werden durch die Gemeinden bestimmt.

Begründung: Der Bereich Ortsbildschutz wird bereits heute in den Gemeindeplanungen berücksichtigt. Die notwendigen Fachkenntnisse bei den kantonalen Behörden sind vorhanden, um Gemeindeplanungen auf die Auswirkungen beurteilen zu können. Bei grösseren Entwicklungsgebieten, welche einen grossen Einfluss auf das Ortsbild haben können, sind die Auswirkungen mit der Bekanntgabe der baupolizeilichen Masse gut erkennbar. Detailfragen zu Bauprojekten, welche auch grosse Auswirkungen auf Ortsbilder haben können, können ohnehin erst in einem Baubewilligungsverfahren, oder im Rahmen eines Planungsverfahren in einer ZPP mit konkreten Projekten beurteilt werden. Dort ist ein Einbezug von Fachgremien dann umso wichtiger, um dem Ortsbildcharakter genügend Gewicht geben zu können.

Fazit:

1. Die bestehenden Planungsinstrumente und Genehmigungsverfahren sind ausreichend, um die Herausforderungen der Innenentwicklung im Rahmen des Ortsbildschutzes zu meistern.
2. Mit mehr Vorgaben auf Stufe Planungsverfahren werden schlussendlich nicht qualitativere Projekte resultieren.

Die Planungsbehörden Fraubrunnen bitten darum, das Massnahmenblatt in Bezug zu den aufgeführten Argumenten zu hinterfragen (Kosten/Nutzenvergleich anstellen).

**Gemeinde Interlaken**

Der Paradigmenwechsel in der Raumplanung zur inneren Siedlungsentwicklung (SEin) bedeutet in der Umsetzung für alle Beteiligten (Behörden, Verwaltung, Grundeigentümerschaften, Investorinnen und Investoren und Planende) eine grosse Herausforderung. Die bauliche Entwicklung innerhalb des Siedlungsgebiets erzeugt zunehmend Druck auf die bestehende Siedlungsstruktur, insbesondere die Freiräume, und bedarf einer umfassenden Abstimmung der Siedlungsqualität im Kontext des Ortsbilds. Ein qualitativvolles Zusammenrücken innerhalb des bestehenden Siedlungskörpers verlangt eine intensive Auseinandersetzung mit dem Ort und ein hohes Bewusstsein über die ortsspezifischen Gegebenheiten. Der Ort muss in seiner Gesamtheit erfasst und das Ortsbild als Wahrnehmung des Ganzen verstanden werden. Alle sind aufgefordert, den zukünftigen Lebensraum aktiv mitzugestalten und eine qualitativvolle Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben. Weitere Ausführungen in Originalstellungnahme.

**A**

**Gemeinde Ittigen**

Mit Erstaunen nehmen wir Kenntnis vom neuen Massnahmenblatt D\_10, in welchem die Planungsbehörden verpflichtet werden, die kulturellen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Werte der Ortsbilder bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen und eine hohe Siedlungs- und Wohnqualität zu fördern. Zumindest soweit an der Einwohnergemeinde Ittigen tut sie das bereits spätestens seit den 1970er Jahren. Zudem hat der bernische Gesetzgeber die Gemeinden, die Regionen und den Kanton (spätestens) bereits mit Art. 54 BauG verpflichtet, wohnliche Siedlungen zu schaffen, die besonderen Werte der Landschaft von Siedlungen, Siedlungsteilen und anderen schützenswerten Objekten zu bewahren, zu pflegen und nötigenfalls wiederherzustellen. Das Massnahmenblatt D\_10 tönt zwar gut, ist aber überflüssig. Derartige Ergänzungen des kantonalen Richtplan schmälern unseres Erachtens einerseits den Stellenwert des kantonalen Richtplans, andererseits könnten sie den Eindruck erwecken, die geltenden gesetzlichen Grundlagen seien ungenügend.

**C** Der Erhalt, die Aufwertung und Entwicklung der Ortsbilder hat mit der Siedlungsentwicklung nach innen eine höhere Bedeutung erlangt, die noch nicht überall ins Bewusstsein gerückt ist. Zudem spricht die Massnahme nicht nur die Gemeinden, sondern die Planungsbehörden aller Stufen an.

**Gemeinde Jegenstorf**

Der Gemeinderat erachtet die Ziel-, respektive die Problembeschreibung als relevant, jedoch nicht als eine Folge von einer von „oben“ verordneten Siedlungsentwicklung nach Innen (SEin). SEin muss nicht zwingend in den bedeutenden, respektive erhaltenswerten Ortsstrukturen erfolgen. Vielmehr ist eine SEin in den Siedlungserweiterungsgebieten ab den 50er Jahren zu fördern, die meist wenig identitätsstiftende Substanz aufweisen. Die Entwicklung in den Ortskernen ist objektbezogen mit den zuständigen Fachstellen anzugehen. Dagegen wird eine Ortsanalyse mit konzeptionellen Zielen kaum wesentlich zur Erhaltung der bestehenden Ortsbildqualität beitragen. Vielmehr besteht die Gefahr, dass dieses neue Instrument zur Verhinderung einer zeitgemässen und auf den Ort abgestimmten Entwicklung missbraucht, über theoretische Entwicklungsziele diskutiert und dabei an den echten Bedürfnissen vorbeigeplant wird. Einzig für eine gezielte Quartiererneuerung ist eine solche Analyse zweckmässig. Es darf nicht sein, dass für die Geltendmachung des Wohnbaulandbedarfs eine solchen Analyse vorausgesetzt wird, weil dies wenig bis nichts miteinander zu tun hat. Für die Neueinzonung von Bauland gibt es genügend Hürden. Dies würde dazu führen, dass selbst für die Schliessung einer Baulücke oder eine geringfügige Bauzonenerweiterung eine zusätzliche Hürde genommen werden müsste, die in keinem Verhältnis zur planerischen Massnahme steht. Antrag: Der Gemeinderat lehnt es strikte ab, dass den Gemeinden neben den SEin-Konzepten eine weitere neue Aufgabe im Rahmen der Ortsplanung aufgezwungen wird.

**B** Die Ortsbilder sind in ihrer Gesamtheit zu betrachten, nicht nur in den Ortskernen. Die explizite Erwähnung einer Ortsanalyse mit konzeptionellen Zielen zur Ortsbildqualität wird allerdings gestrichen; Art und Umfang der Grundlagen werden durch die Gemeinden bestimmt.

**Gemeinde Köniz**

Wir begrüssen es sehr, dass ein Massnahmenblatt zu dieser Thematik erstellt wird. Damit wird auch der Kanton verstärkt in die Pflicht genommen, bei seinen Planungs- und Bauvorhaben (insbesondere bei Infrastrukturanlagen) dem Thema Ortsbildqualität mehr Gewicht zu geben.

**A**

**Gemeinde Langnau**

Zur Massnahme: „Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen ihrer Siedlungsentwicklung (insb. bei der Geltendmachung des 15-jährigen Baulandbedarfs Wohnen) die Auswirkungen von Planungen und Bauvorhaben auf das Ortsbild und weisen die Ergebnisse im Bericht nach Art. 47 RPV nach. Dazu schaffen sie die nötigen Grundlagen wie eine Ortsanalyse mit konzeptionellen Zielen zur Ortsbildqualität.“ Eine wörtliche Umsetzung dieser Massnahme hat zur Folge, dass jede Gemeinde ein kleines „Gemeinde-ISOS“ erstellen muss. Dass sich Bauvorhaben und Planungen in das Ortsbild einfügen müssen, ist bereits in der Raumplanungs- und Baugesetzgebung geregelt. Es muss daher nicht noch für jede Gemeinde ein neues Instrument vorgeschrieben werden. Aus diesem Grund beantragen wir, die Massnahme D10 zu streichen.

**B** Die explizite Erwähnung einer Ortsanalyse mit konzeptionellen Zielen zur Ortsbildqualität wird gestrichen; Art und Umfang der Grundlagen werden durch die Gemeinden bestimmt. Die Massnahme wird beibehalten, weil sie die Planungsbehörden aller Stufen anspricht.

**Gemeinde Muri b. Bern**

Der hohe Druck, welcher der Immobilienmarkt auf die guten zentrumsnahen Lagen gegenwärtig ausübt, hinterlässt die beschriebenen Folgen. Es wird wohl noch einige Aufklärungsarbeit brauchen, um nachhaltige gute Nutzungsverdichtung und einheitliche Qualitätsstandards zu etablieren. Muri bei Bern bemüht sich mit aller Kraft, in den Entwicklungsgebieten beim Bahnhof Gümligen und bei der Ortseinfahrt nach Muri für die qualitätsvolle, in das Ortsbild integrierte bauliche Entwicklung. Auch ist der Verdichtungsdruck auf die hochwertigen Gartenquartiere der Gemeinde deutlich spürbar. Wenn mit der vorgeschlagenen Massnahme diese für Identität und Ortsbild wichtigen Gebiete gestärkt werden können (z.B. durch Berücksichtigung beim Baulandbedarf), ist dies eindeutig zu begrüssen. Es wäre wünschenswert, wenn Sonderleistungen der Gemeinden bei der Erarbeitung von Quartierplänen oder Quartierstudien vom Kanton finanziell unterstützt würden. Irritierend wirkt die Tatsache, dass die kantonale Denkmalpflege 2015 mit einer massiven Reduktion der denkmalpflegerisch relevanten Bausubstanz beauftragt wurde und seither eine erhebliche Unsicherheit bezüglich der Gültigkeit des Bauinventars herrscht. Es kann kaum die Absicht des Kantons sein, ersatzweise die Gemeinden zwischenzeitlich mit der Klärung der denkmalpflegerischen Qualität zu beauftragen. Der planerische Umgang mit historischer Bausubstanz in den Gemeinden braucht eine fachlich fundierte überkommunal abgestimmte denkmalpflegerische Grundlage. Es bleibt zu hoffen, dass die versprochenen Fristen für die Überarbeitung des Bauinventars eingehalten werden können (2020).

**A** Für die finanzielle Unterstützung der Gemeinden in diesem Bereich besteht keine gesetzliche Grundlage.

**Gemeinde Oberbipp**

Mit der neuen Massnahme D\_10 will der Kanton die qualitätsvolle Entwicklung der Ortsbilder fördern. Es stellt sich für uns die Frage, welche Konsequenzen auf Gemeindeebene zu erwarten sind. Sowohl die Anfrage bei der kant. Denkmalpflege wie auch beim AGR führte zu keiner hinreichenden Antwort. Offenbar weiss der Kanton noch nicht, wie die Umsetzung aussehen soll. Die Gemeinde Oberbipp hat ein Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS). Darin sind die Gebäudegruppen und Gebiete beschrieben und mit Erhaltungszielen versehen. Gleichzeitig ist mit jedem Bauvorhaben in diesen Gebieten ein qualitätssicherndes Verfahren verbunden. Für die Bauherrschaft bedeutet das einen erheblichen Aufwand in finanzieller und zeitlicher Hinsicht. Es ist zu befürchten, dass mit der Massnahme D\_10 keine Vereinheitlichung oder Erleichterung erfolgt, sondern wie auf dem Massnahmeblatt erwähnt wird, mittels "Ortsanalyse mit konzeptionellen Zielen" ein zusätzliches Planwerk auf Kosten der Gemeinde entsteht. In Anbetracht der SEin und dem Erhalt der schützenswerten Bausubstanz vertreten wir die Ansicht, dass eine Umnutzung der betroffenen Objekte im Einzelfall betrachtet und soweit möglich unterstützt werden soll. Schliesslich sind nur genutzte und belebte Objekte wirtschaftlich tragbar und langfristig vor dem Zerfall gesichert. Der kommunalen Baubewilligungsbehörde und der kant. Denkmalpflege sollte folglich mehr Handlungsspielraum für den Einzelfall eingeräumt werden. Von zusätzlichen Konzepten und Analysen ist entschieden Abstand zu nehmen. Aus diesem Grund beantragen wir eine Überarbeitung der Massnahme D\_10. Eventualiter ist die Massnahme D\_10 so zu präzisieren, dass die notwendigen Massnahmen auf kommunaler Ebene fassbar werden.

**B** Die explizite Erwähnung einer Ortsanalyse mit konzeptionellen Zielen zur Ortsbildqualität wird gestrichen; Art und Umfang der Grundlagen werden durch die Gemeinden bestimmt.

**Gemeinde Spiez**

Der Kanton strebt eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen an. Die Gemeinde Spiez versucht diesem Aspekt bereits auf verschiedenen Ebenen gerecht zu werden: Workshopverfahren für Arealentwicklungen, unabhängige Gestaltungskommission, etc. Wir möchten darauf aufmerksam machen, dass durch die erhöhte Anforderung an den haushalterischen Umgang mit dem Boden und entsprechend hohe Nutzungsmasse eine Veränderung auf Ortsbilder unumgänglich ist. Mit den bisherigen Strukturen und Bauweisen muss mehrheitlich „gebrochen“ werden. Diese Massnahme sollte nicht dazu führen, die Ortsentwicklung noch komplexer zu gestalten. Der Kanton und entsprechende Fachstellen sollten Hilfestellungen anbieten für einen speditiven Austausch und gemeinsam entwickelte Aufwertungs- und Erneuerungsmöglichkeiten.

**E** Es bestehen bereits entsprechende Arbeitshilfen / Hilfsmittel und Kontakte (z.B. "PraxisTalk", Dialog Raumplanung von EspaceSuisse, Angebote der KPG)

**Stadt Biel / Ville de Bienne**

La Ville de Bienne est d'accord avec cette nouvelle mesure. Cependant, dans le cadre de l'élaboration des documents de base, les particularités locales devront être prises en compte et les villes devront être consultées.

**E**

**Stadt Thun**

Die Aufnahme dieser Massnahme wird grundsätzlich begrüsst. Es sind aber Lösungsansätze aufzuzeigen, welche den Konflikt mit der Innenentwicklung zielgerichtet entschärfen.

**E** Es bestehen bereits entsprechende Arbeitshilfen / Hilfsmittel und Kontakte (z.B. "PraxisTalk", Dialog Raumplanung von EspaceSuisse, Angebote der KPG)

**Bürgerlich-Demokratische Partei - Kanton Bern**

Die neue Massnahme D\_10 erachtet die BDP Kanton Bern grundsätzlich als sinnvoll. Eine Überregulierung und der Einbezug neuer Gremien für Ortsanalysen ist indes zu vermeiden; anzustreben sind praxisorientierte Lösungen, bei welchen auf kommunaler Ebene ein möglichst grosser individueller Entwicklungsspielraum eingeräumt wird (Beachtung der kommunalen Autonomie).

**B** Die explizite Erwähnung einer Ortsanalyse mit konzeptionellen Zielen zur Ortsbildqualität wird gestrichen; Art und Umfang der Grundlagen werden durch die Gemeinden bestimmt.

**Evangelische Volkspartei Kanton Bern EVP**

Änderung, mit denen wir sehr zufrieden sind: Die Aufwertung der Ortsbilder, die einen Beitrag zur Lebendigkeit und Wohnlichkeit leisten können

**A**

**Grüne Kanton Bern**

Die Grünen Kanton Bern begrüssen folgende Anpassungen:  
- Die neu geschaffene Massnahme zur Erhaltung, Aufwertung und Entwicklung der Ortsbilder (D 10)

**A**

**Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern**

Dieses neue Massnahmenblatt wird ausdrücklich begrüsst. Es sind Lösungsansätze aufzuzeigen, die den Zielkonflikt mit der Innenentwicklung entschärfen. Das beispielsweise in Langenthal zur Anwendung gelangende sog. Workshopverfahren kann hier als wertvolle Arbeitshilfe dienen, da es die Anliegen des Ortsbildschutzes optimal mit den Interessen der Landeigentümer und Investoren in Übereinstimmung bringt. Es ist wichtig und richtig, die Gemeinden anzuhalten, bei der Innenverdichtung den Ortsbildschutz nicht zu vernachlässigen. Es ist zu prüfen, wie die Denkmalpflege und der Heimatschutz sinnvoll in die Verfahren eingebunden werden können.

**E**

**Berner Bauernverband**

Eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen hilft, das Kulturland zu schonen und insbesondere die Fruchtfolgeflächen zu schützen. Wir anerkennen, dass die Ortsbildqualität hierfür ein wichtiger Faktor für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung ist. Es ist aus unserer Sicht darauf zu achten, dass der Ortsbildschutz nicht in einen unverhältnismässigen Interessenkonflikt mit der Siedlungsentwicklung nach innen gerät wie es beispielsweise bei Wohnbauvorhaben in Bauernhäusern vorkommen kann. Eine hohe Ortsbildqualität sollte weder die notwendige Siedlungsentwicklung noch die Entwicklungsmöglichkeiten von Landwirtschaftsbetrieben unnötig beeinträchtigen oder verunmöglichen. Der Erhalt der Vergangenheit sollte nicht die Entwicklung für die Zukunft verunmöglichen. Wenn bestehende Infrastrukturen nicht genutzt werden können, ist bei wachsender Bevölkerung und steigenden Wohnflächenbedarf ein stärkerer Verlust von Kulturland unvermeidbar.

**Berner Bergbahnen**

Antrag: Auf diese neue Massnahme ist zu verzichten.

Begründung: Die bisherigen Bemühungen des AGR und der KDP sowie von weiteren Fachstellen zu diesem Thema zeugen von einer Ratlosigkeit als Folge des BundesgerichtsUrteils zur Berücksichtigung des ISOS im Fall Rüti und zu teilweise übertriebenen Mindestnutzungsichten bei Einzonungen und bei der Beanspruchung von Kulturland innerhalb der Bauzone. Der Planungsauftrag im Rahmen einer Ortsplanung ist bereits heute schon so kompliziert, dass nicht noch weitere Aufgaben auf die Gemeinden abgeschoben werden können. Die Erarbeitung einer Ortsanalyse ist zudem überflüssig, weil mit den Inventaren von Bund (ISOS) und Kanton (Bauinventare) ausreichend Grundlagen zur Verfügung stehen. Zudem verlangt der Kanton für Gebäude ab 30 m Höhe von den Gemeinden oder der Region ein Hochhauskonzept. Die Erarbeitung von zusätzlichen konzeptionellen Zielen zur Ortsbildqualität tönt gut und wird durch die grösseren Gemeinden meist auch im Rahmen eines räumlichen Entwicklungskonzepts in konzeptioneller Art erarbeitet. Dies generell von allen Gemeinden bei Einzonungen von Wohnbauland zu verlangen, geht jedoch eindeutig zu weit und überfordert insbesondere die kleineren und mittleren Gemeinden in finanzieller und personeller Hinsicht. Dies nicht zuletzt deshalb, weil das AGR bei jeder noch so kleinen Einzonung von einer „Geltendmachung des 15-jährigen Baulandbedarfs Wohnen“ ausgeht.

**Berner Heimatschutz**

Dieses neue Massnahmenblatt wird ausdrücklich begrüsst. Es sind Lösungsansätze aufzuzeigen, die den Zielkonflikt mit der Innenentwicklung entschärfen. Das beispielsweise in Langenthal zur Anwendung gelangende sogenannte Workshopverfahren kann hier als wertvolle Arbeitshilfe dienen, da es die Anliegen des Ortsbildschutzes optimal mit den Interessen der Landeigentümer und Investoren in Übereinstimmung bringt. Es ist wichtig und richtig, die Gemeinden anzuhalten, bei der Innenverdichtung den Ortsbildschutz nicht zu vernachlässigen. Es ist zu prüfen, wie die Denkmalpflege und der Heimatschutz sinnvoll in die Verfahren eingebunden werden können. Der BHS ist interessiert und bereit, in diesem Bereich als Fachstelle den Kanton und die Gemeinden zu unterstützen.

**Berner KMU**

Das vorgelegte Massnahmenblatt erläutert nicht näher, was eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen oder eine hohe Siedlungsqualität sein soll, ebenso wenig, was die Berücksichtigung des Ortsbildes oder eine Ortsanalyse bedeuten oder umfassen soll. Auf das Massnahmenblatt kann, so wie es vorliegt, verzichtet werden. Es besteht gar eine gewisse Gefahr, dass, in Berufung auf dasselbe, prägende Projekte verunmöglicht werden. Mit dem Wandel der Gesellschaft ändern sich die Ansichten der Bevölkerung über Identifikationsmerkmale. Dafür muss eine Ortsplanung offen sein. Sie darf nicht einfach an Bestehendem beharren. Wir beantragen, auf das Massnahmenblatt zu verzichten. Sollte es zur Erlangung von Beiträgen des Bundes nötig sein, dass der Kanton zu diesen Aspekten ein Massnahmenblatt erstellt, ist dieses konsequent auf die betreffenden Mindestanforderungen zu beschränken.

**Förderverein Region Gantsch**

Der Kanton strebt eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen an. Mit einer hohen Siedlungsqualität soll Akzeptanz für die Innenentwicklung geschaffen und die Identifikation der Bevölkerung mit dem Ort gefördert werden. Das Ortsbild wird als wichtige Komponente der Siedlungsqualität wahrgenommen und im Zusammenspiel mit anderen Themen aus Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft bei Planungs- und Bauprozessen berücksichtigt.

Der Naturpark Gantsch ist seit Jahren bestrebt, gerade diese für die Region wichtigen Aspekte der Identität und Lebensqualität mit besonderer Aufmerksamkeit und speziellen Projekten anzugehen. Der Naturpark Gantsch begrüsst diese Massnahme. Die Umnutzung von bestehenden landwirtschaftlichen Objekten sollte leichter möglich sein und eine moderate Entwicklung der Gemeinden im ländlichen Gebiet sollte, trotz verdichtetem Bauen, ermöglicht werden.

B Die Auseinandersetzung mit dem Ortsbild ist nicht nur eine Sache der grossen Gemeinden. Die explizite Erwähnung einer Ortsanalyse mit konzeptionellen Zielen zur Ortsbildqualität wird allerdings gestrichen; Art und Umfang der Grundlagen werden durch die Gemeinden bestimmt.

E

C Der Erhalt, die Aufwertung und Entwicklung der Ortsbilder hat mit der Siedlungsentwicklung nach innen eine höhere Bedeutung erlangt, die noch nicht überall ins Bewusstsein gerückt ist. Prägende Projekte werden nicht verunmöglicht, wenn sie sich gut in das bestehende Umfeld einfügen. Zudem spricht die Massnahme nicht nur die Gemeinden, sondern die Planungsbehörden aller Stufen an.

A Die Auseinandersetzung mit dem Ortsbild ist nicht nur eine Sache der grossen Gemeinden. Die Umnutzung bestehender landwirtschaftlicher Objekte ausserhalb der Bauzonen wird durch das Bundesrecht geregelt.

**Hauseigentümergeverband Kanton Bern HEV**

Keine kantonale Aufgabe – jedenfalls keine raumplanerische – ist der Schutz von Ortsbilder. Ein überregionaler Bezug fehlt bei den Ortsbildern völlig, bzw. ist die Sicherstellung stufengerecht Sache der Gemeinden. Wohl zeichnen sich, worauf der Entwurf selbst hinweist, Zielkonflikte teils handfest ab – beispielsweise bei der Siedlungsentwicklung nach innen und den bereits erwähnten «Windmühlen» – aber sie sind nicht dadurch zu lösen, dass man beides auf Richtplanstufe anhebt, sondern einzig durch eine Güterabwägung im Einzelfall, die auf Richtplanebene nicht gelöst werden kann, sondern bestenfalls dazu dient, neue Subventions- und Beratungsschleusen zu öffnen.

**C** Der Erhalt, die Aufwertung und Entwicklung der Ortsbilder hat mit der Siedlungsentwicklung nach innen eine höhere Bedeutung erlangt, die noch nicht überall ins Bewusstsein gerückt ist. Zudem spricht die Massnahme nicht nur die Gemeinden, sondern die Planungsbehörden aller Stufen an.

**Interessengemeinschaft Ländlicher Raum**

Der Ortsbildschutz steht in einem latenten Konflikt zu den Postulaten der inneren Verdichtung und der Siedlungsentwicklung nach innen. Das Massnahmenblatt D\_10 unterlässt es leider, einen Akzent zu Gunsten der inneren Verdichtung und SEin zu setzen. Für Gemeinden und Bauherren wäre zudem wichtig, dass kantonale Fachstellen wie die OLK bei Vorhaben innerhalb und ausserhalb der Bauzone ihren Beratungsauftrag auch tatsächlich wahrnehmen und sich nicht darauf beschränken, Bauvorhaben einfach nur zu kritisieren.

**E** Die bewusste Auseinandersetzung mit dem Ortsbild stärkt die Siedlungsentwicklung nach innen und kann so latente Konflikte lösen helfen.

**Kantonal-Bernischer Baumeisterverband**

Mit dieser Massnahme strebt der Kanton eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen an, mit welcher die Identifikation der Bevölkerung mit dem Ort gefördert werden soll. Der KBB steht der Kommission zur Pflege der Orts- und Landschaftsbilder (OLK) seit jeher kritisch gegenüber. Eine Fachbeurteilung durch eine unabhängige Kommission ist sicher zweckmässig, denn nicht jedes prägende Bauvorhaben weist die nötige Qualität auf. Verschiedene Beispiele haben jedoch gezeigt, dass die OLK als Fachstelle die Baubewilligungsprozesse übermässig verzögert und in unterschiedlicher Art und Weise beeinflusst. Mit der Revision des Kantonalen Baugesetzes (BauG) wurden in Art. 22a des Baubewilligungsdekrets BewD die Kompetenzen der OLK neu geregelt. Insbesondere beschränkt sich der Einfluss der OLK auf prägende Bauvorhaben. Wir erwarten, dass diese Kompetenzen nicht weiter ausgedehnt werden.

**D** Die Aufgaben und Pflichten der OLK werden, wie in der Eingabe erwähnt, in der Baugesetzgebung geregelt und nicht im Richtplan.

**Leist Oberbottigen**

Wir nehmen zur Kenntnis, dass Kanton und Gemeinden gemäss den Erläuterungen zur neuen Massnahme D\_10 bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten die kulturellen Werte der Ortsbilder berücksichtigen wollen. Wir hoffen, dass sich das bezüglich der Weiler Riedbach und Niederbottigen bewahrheiten wird. Wir erinnern daran, dass beide Weiler im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) aufgeführt sind. Unsere positive Rückmeldung in der laufenden Mitwirkung erfolgt unter dem Vorbehalt und der Hoffnung, dass die hehren Zielsetzungen auch bei den kommenden Richtplananpassungen für das Projekt der BLS-Werkstätte Berücksichtigung finden werden.

**D** Die BLS-Werkstätte ist nicht Gegenstand der laufenden Richtplananpassungen.

**Stiftung Landschaftsschutz Schweiz**

Dieses neue Massnahmenblatt wird ausdrücklich begrüsst.

**A**

**Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen**

Eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen hilft, das Kulturland zu schonen. Wir anerkennen, dass die Ortsbildqualität hierfür ein wichtiger Faktor für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung ist. Es ist aus unserer Sicht darauf zu achten, dass der Ortsbildschutz nicht in einen unverhältnismässigen Interessenkonflikt mit der Siedlungsentwicklung nach innen gerät. Wenn bestehende Infrastrukturen nicht genutzt werden können, ist bei wachsender Bevölkerung und steigenden Wohnflächenbedarf ein stärkerer Verlust von Kulturland unvermeidbar.

**E** Die bewusste Auseinandersetzung mit dem Ortsbild fördert und stärkt die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen.

**Verkehrsclub der Schweiz VCS**

Der VCS begrüsst folgende Anpassung:  
- Die neu geschaffene Massnahme zur Erhaltung, Aufwertung und Entwicklung der Ortsbilder (D10)

**A**

**Conférence des Maires du Jura bernois et du district de Bienna CMJB**

Le projet d'actualisation du projet cantonal d'aménagement du paysage (PCAP) ne doit pas être réalisé uniquement à l'interne au sein de l'administration cantonale, mais il doit aussi intégrer les régions et d'autres partenaires (services de coordination régionaux SCR) si le canton souhaite que le PCAP soit pris en compte par les communes et les partenaires régionaux.

B

**Regionalkonferenz Oberland-Ost**

Abschnitt: Vorgehen - Pt. 2 ist wie folgt zu ergänzen: Das AGR aktualisiert das Kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) in Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen und den Regionen und entwickelt es weiter (bis Ende 2019). Begründung: Die Regionen haben mit der Erarbeitung der RGSK bereits eine regionale Landschaftsplanung vorgenommen, welche es mit zu berücksichtigen gilt.

C Die Erarbeitung erfolgt kantonsintern. Die Regionen werden aber bei der Konsultation miteinbezogen.

**Gemeinde Diemtigen**

Mit dem Naturpark ist der Stellenwert der Landschaft gross. Die Gemeinde investiert einiges, Tendenz steigend.  
Antrag: Die Gemeinde Diemtigen beantragt Naturpärke gezielt zu fördern und finanziell zu unterstützen.

D Die Förderung der Naturpärke ist im MB E\_06 geregelt.

**Gemeinde Jegenstorf**

Der Gemeinderat unterstützt eine Konkretisierung der kantonalen Zielsetzung zur Aufwertung der Landschaft. In diesem Zusammenhang erachtet es der Gemeinderat als wichtig, dass landschaftsprägende Entwicklungen wie die Ausscheidung von Weilerzonen, Ferienhauszonen oder andere landschaftsrelevante Planungen in die Überlegungen einbezogen werden. Ebenso wichtig ist, dass auch die landschaftsprägenden zonenkonformen landwirtschaftlichen Bauten und Anlagen (grosse Stallbauten, Aussiedlungen, Glashäuser, etc.) in dieser Betrachtung berücksichtigt werden und den Gemeinden genügend Spielraum für lokale Lösungen offengehalten wird. Zudem ist die Arbeitshilfe „Weilerzonen“ zu überprüfen, damit für diese sinnvollen Zonen mehr Spielraum für die Nutzung leerstehender Gebäudevolumen geschaffen werden kann.

C Das Thema der gebauten Umwelt wird im KLEK angesprochen. Eine Mitwirkung bei den Gemeinden ist nicht vorgesehen, aber der VBG wird im Rahmen der Konsultation einbezogen.

Antrag: Der Gemeinderat erwartet, dass das Kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) im Sinne der Erläuterungen überarbeitet wird und, dass dieses einer Mitwirkung durch die Gemeinden unterzogen und den Gemeinden ein angemessener Handlungsspielraum aufgezeigt wird.

**Gemeinde Spiez**

Wir begrüßen, dass der Kanton sich der Herausforderung stellt, das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept zu aktualisieren. Die Gemeinde Spiez verfügt über einen veralteten Landschaftsrichtplan aus dem Jahr 2000, der in der letzten Ortsplanungsrevision nicht aktualisiert wurde. Um ein aktuelles Landschaftsentwicklungskonzept zu realisieren, wäre es wichtig, dass der Kanton von den Gemeinden eine regelmässige Revision der Landschaftsrichtpläne einfordert und analog der Handhabung für energierelevante Gemeinden die Erarbeitung finanziell unterstützt.

A Es gibt keine Rechtsgrundlage, um von den Gemeinden Landschaftsrichtpläne zu verlangen. Auch fehlt die Rechtsgrundlage, um kommunale Planungen zu unterstützen.

**Stadt Thun**

Auch hier werden grosse Zielkonflikte ungenügend dargestellt und zu wenig Lösungsansätze aufgezeigt. Massnahmen wie die neue «Touristische Entwicklung (C\_23)» oder die «Windenergie (C\_21)» haben stark nachteilige Wirkungen auf die Qualität der Landschaft. Der Versuch, dies mit «Rücksicht auf die Landschaft» oder «Schonung der Landschaft» abzufedern, greift zu kurz. Immer mehr bauliche Vorhaben im Landschaftsraum führen zu dessen schleichender und nachhaltiger Abwertung. Die konsequente Trennung von Bau- und Nichtbaugelände, wie sie das neue RPG fordert wird in Frage gestellt.

D

**Bürgerlich-Demokratische Partei - Kanton Bern**

Die BDP Kanton Bern erachtet hier die Hauptherausforderung in der koordinierten Zusammenarbeit der verschiedenen betroffenen Ämter und Fachstellen. Soweit sinnvoll ist die Koordination zwischen den beteiligten Stellen mit geeigneten Führungsinstrumenten sicherzustellen.

E

**Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern**

Die SP Kanton begrüsst dieses Massnahmenblatt. Allerdings sind die grossen Zielkonflikte ungenügend dargestellt. Massnahmen wie die neue "touristische Entwicklung" (C\_23) oder die "Windenergie" (C\_21) haben stark nachteilige Wirkungen auf die Qualität der Landschaft. Der Versuch dies mit Rücksicht auf die Landschaft oder Schonung der Landschaft abzufedern, greift zu kurz. Immer mehr bauliche Vorhaben im Landschaftsraum führen zu dessen schleichender und nachhaltiger Abwertung. Die konsequente Trennung von Bau und Nichtbaugelände, wie sie das RPG fordert, wird in Frage gestellt.

D

**Berner Bauernverband**

Wir begrüßen es, dass die Entwicklung des Siedlungsgebietes, insbesondere die Ausscheidung von Weilerzonen, Ferienhauszonen oder andere landschaftsrelevante Planungen unter Einbezug der Landschaftsentwicklung erfolgt und die Landschaft geschützt wird. Unseres Erachtens ist nur eine gute Zusammenarbeit des AGR mit den kantonalen landwirtschaftlichen Fachstellen zielführend und sollte laufend erörtert und wo nötig verbessert werden. Den heutigen Planungsansatz mit Schutz- und Schongebieten erachten wir nicht mehr als zeitgemäss und wenig zielführend. Es sind zwingend neue Konzepte zu erarbeiten und in der Planungspraxis der Gemeinden und Regionen zu etablieren. Weiter ist eine enge Koordination mit weiteren bestehenden Planungen im Bereich der ökologischen Infrastruktur von grosser Bedeutung, um Doppelspurigkeiten oder gar Zielkonflikte zu vermeiden.

**A**

**Berner Bergbahnen**

Antrag: Die Ergänzung der Massnahme E\_08 ist mit den Regionen abzustimmen. Begründung: Im Grundsatz wird eine kohärente Landschaftspolitik begrüsst. Die Weiterentwicklung darf jedoch nicht allein durch die kantonale Verwaltung bestimmt werden. Dazu sind die Regionen einzubeziehen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass dies zu einem Wunschkatalog extremer Forderungen wird, wie dies bereits einmal mit einem Entwurf zu einer kantonalen Landschaftsplanung vorgelegt wurde.

**B** Die Erarbeitung des KLEKs erfolgt kantonsintern. Die Regionen werden aber bei der Konsultation miteinbezogen.

**Berner Heimatschutz**

Der BHS begrüsst dieses Massnahmenblatt. Allerdings sind die grossen Zielkonflikte ungenügend dargestellt. Massnahmen wie die neue "touristische Entwicklung" (C\_23) oder die „Windenergie“ (C\_21) haben stark nachteilige Wirkungen auf die Qualität der Landschaft. Der Versuch, dies mit Rücksicht auf die Landschaft oder zur Schonung der Landschaft abzufedern, greift zu kurz. Immer mehr bauliche Vorhaben im Landschaftsraum führen zu dessen schleichender und nachhaltiger Abwertung. Die konsequente Trennung von Bau- und Nichtbaugebiet, wie sie das RPG fordert, muss auch im Richtplan als zentraler Grundsatz durchgesetzt werden.

**D**

**Förderverein Region Ganttrich**

Der Kanton will besonders schöne oder kulturgeschichtlich wertvolle Landschaften erhalten und mehr Gewicht auf den schonenden Umgang mit der ganzen Landschaft legen. Gestützt auf den Gesetzesauftrag muss das Thema Landschaft im Rahmen der Ortsplanung adäquat behandelt werden. Eine isolierte oder alleinige Entwicklung des Siedlungsgebiets, kann nicht losgelöst von der Landschaftsentwicklung erfolgen. Je nach Ausgangslage muss die vorhandene Landschaftsplanung überprüft und wenn nötig aktualisiert resp. (wo noch nicht vorhanden) neu erarbeitet werden. Dies gilt speziell auch für Windenergie. Der Naturpark Ganttrich unterstützt die landschaftliche und ästhetische Annäherung an die Qualitäten des Orts- und Landschaftsbilds und deren Analyse. Mit der Erfassung der Natur- und Landschaftswerte (Ausgangslage für die Etablierung eines Parks) leisten die Regionalen Naturpärke eine Pilotrolle in diesen Fragestellungen.

**A**

**Pro Natura Bern**

Es ist erfreulich, hat der Kanton bei einer früheren Revision das Massnahmenblatt «Landschaften erhalten und aufwerten» geschaffen und damit zum Ausdruck gebracht, dass er sich der Bedeutung der Landschaftsqualität, nicht zuletzt auch für die Lebensqualität und die Standortattraktivität, bewusst ist. Die Änderungen werden von uns unterstützt. Wir erwarten, dass die zu erarbeitenden Grundlagen die Bewahrung der Landschaftswerte hoch gewichten, und dazu etwa auch das früher erarbeitete Inventar schützenswerter Landschaften berücksichtigen. Zudem erwarten wir, dass der Kanton die in E\_08 definierten Grundsätze gegenüber den Gemeinden auch durchsetzt.

**A**

**Stiftung Landschaftsschutz Schweiz**

Grundlagen zur Förderung kohärenter Landschaftspolitik sind für den Kanton Bern dringend nötig. Wir begrüßen daher die vorgeschlagenen Massnahmen sowie die rasche Aktualisierung des kantonalen Landschaftsentwicklungskonzepts (KLEK). So lange kein solches besteht, dürften unseres Erachtens keine Intensiverholungsgebiete, Windenergiegebiete, Abbaustandorte etc. ausgeschieden werden.

**A** Die Aktualisierung des KLEK ist in Arbeit.

**Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher Korporationen**

Wir begrüßen es, dass die Entwicklung des Siedlungsgebietes, insbesondere die Ausscheidung von Weilerzonen, Ferienhauszonen oder andere landschaftsrelevante Planungen unter Einbezug der Landschaftsentwicklung erfolgt und die Landschaft geschützt wird. Es muss jedoch auch weiterhin möglich sein, in allen Regionen des Kantons zu wohnen und zu arbeiten.

**A**

Nom / Catégorie	Appréciation	Remarque
<p><b>Berg- und Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland</b></p> <p>Massnahme A_02: Streusiedlungsgebiet Kandergrund: Ausdehnung Streusiedlungsgebiet auf den gesamten Talboden der Gemeinde Kandergrund (gem. Stellungnahme Gemeinde Kandergrund). Konsequenterweise ist der typische Siedlungscharakter «Streusiedlungsgebiet», neben den bestehenden Wohnzonen und von der Gemeindegrenze Frutigen bis Reckental zu erweitern.</p>	<b>D</b>	Die Massnahme A_02 steht nicht zur Mitwirkung. Aufgrund der strikten Vorgabe durch den Bund kann das Streusiedlungsgebiet nicht mit Einzelanpassungen geändert werden.
<p><b>Conférence des Maires du Jura bernois et du district de Bière CMJB</b></p> <p>Nous constatons que la Fiche E_03 concernant les passages à faune n'est pas modifiée; on peut donc supposer qu'aucune mesure n'est mise en œuvre dans ce domaine. Nous remercions à nouveau les autorités cantonales de faire pression sur l'OFROU ou le Conseil fédéral pour se mettre en conformité dans ce domaine avec des demandes prévues de longue date. Pour le canton de Berne, cette mise en conformité est cohérente à exécuter en parallèle avec la mise en œuvre du plan directeur sectoriel biodiversité actuellement en consultation.</p>	<b>D</b>	
<p><b>Regionalkonferenz Emmental</b></p> <p>Massnahme C_02 „Zuordnung der Gemeinden zu den Raumtypen gemäss Raumkonzept Kanton Bern“ (betrifft keine vorgesehene Änderung): Hasle b.B ist unter „Zuordnung von Gemeinden zu Raumtypen“ als „Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen inklusive Zentren 4. Stufe und Tourismuszentren“ erfasst und mit dem Hinweis „Die Raumtypzuteilung betrifft die dichter besiedelten, zusammenhängenden Siedlungsgebiete der Gemeinde“ versehen, wobei das Dorf und Goldbach erwähnt sind. Da ein Teil des Ortsteils Goldbach zur Gemeinde Lützelflüh gehört und Lützelflüh dem Raumtyp „Zentrumsnahe ländliche Gebiete“ zugeteilt ist, beantragen wir, dass der Ortsteil Goldbach unter „Die Raumtypzuteilung betrifft die dichter besiedelten, zusammenhängenden Siedlungsgebiete der Gemeinde“ nicht mehr erwähnt wird.</p>	<b>D</b>	Die Massnahme C_02 steht in diesem Richtplancontrolling nicht zur Mitwirkung; das Anliegen muss in einem nächsten Controlling geprüft werden.
<p><b>Gemeinde Ins</b></p> <p>B) Erarbeiten der raumplanerischen Voraussetzungen zur Sicherung der Ertragsbereitschaft der Fruchtfolgeflächen im Seeland, durch Terrainanpassungen im Grossen Moos und den Ausbau der wasserbaulichen Infrastruktur. Als Folge der Klimaerwärmung häufen sich die Wetterextreme: Starkniederschläge in kürzerer Zeit und lange Hitzeperioden im Sommer mit um 2,5 - 4,5°C Temperaturen und 25% weniger Niederschlag, und gefährden die Ertrags- und Ernährungssicherheit. Der Kanton Bern weist von allen Kantonen am meisten Fruchtfolgeflächen (potentielles Ackerland) aus. Die Bedeutung für die nationale Ernährungssicherheit ist sehr gross. Entsprechend sind die nötigen baulichen Massnahmen im Ackerbaugesamt raumplanerisch vorzubereiten und die Finanzierung zu sichern. Es geht nicht mehr, dass 86 % der finanziellen Mittel der Abteilung Strukturverbesserung und Produktion des LANAT in das Berg- und Sömmerungsgebiet fliessen und die Aufgabe des Kantons zur Ernährungssicherung vernachlässigt wird. Im Modellvorhaben «Integrales Wassermanagement Seeland-Broye» wurden bereits erste Grundlagen erarbeitet und stehen zur Verfügung.</p> <p>Wir haben zwei Anliegen, welche wir gestützt auf den neuen Zusatz "Ernährungssicherheit" der Bundesverfassung (Art. 104a) in die Anpassung des Richtplanes einfließen lassen möchten:</p> <p>A) Errichtung einer kantonsübergreifenden Intensivlandwirtschaftszone ILZ für Gewächshäuser im Grossen Moos (Grenzgebiet zwischen den Kantonen Bern und Freiburg) im Gesamtumfang von 100 ha. Im Freiburger und Berner Grossen Moos soll ein Gemüsebauzentrum entstehen, bestehend aus 80 ha Gewächshäusern, einem Logistikzentrum und Infrastrukturanlagen für die Beheizung. Die Region und die Gemeinden sind überfordert und auch nicht zuständig, ein solch grosses und komplexes Grossprojekt raumplanerisch zu bewältigen. Es wird beantragt, dass der Kanton den Lead übernimmt und von Anfang an die zuständigen Bundesstellen und Behörden des Kantons Freiburg im Planungsprozess miteinbezieht. Die Planungsarbeit ist im Kanton Freiburg weit fortgeschritten. Die Freiburger Regierung begrüsst und unterstützt das Vorhaben. Im Grossraum Ins-Treiten-Müntschemier-Sugiez-Galmiz-Kerzers-Fräschels sind die Standortvoraussetzungen für die raumplanerische Erarbeitung gegeben.</p>	<b>D</b>	
<p><b>Gemeinde Jegenstorf</b></p> <p>Richtplankarte: Der Perimeter „KLEK Wildtiere“ führt bis mitten ins Siedlungsgebiet von Jegenstorf und wird in dieser Form als unzumutbar zurückgewiesen. Namentlich steht dieser im Widerspruch zur Siedlungsentwicklung gemäss RGSK der Regionalkonferenz Bern Mittelland im Gebiet zwischen Münchringenstrasse und Voi. Antrag: Der Perimeter „KLEK Wildtiere“ ist deutlich zu reduzieren und auf die offene Landschaft mit Vernetzungsmöglichkeiten auszurichten.</p> <p>A_08: Gestützt auf den Gemeinderatsbeschluss vom 22.10.2018, wird am bestehenden Bahnhofstandort festgehalten. Die Infrastruktur soll auf die neuen Bedürfnisse ausgebaut werden. Durch die steigende Wichtigkeit des ausgebauten Bahnhofs muss mittel- bis längerfristig das nähere Umfeld entwickelt werden. Dazu soll das Gebiet zwischen Kirchgasse und VOI/Valiant-Bank, welches im Zusammenhang mit dem RGSK aus dem Jahr 2012 im Massnahmenblatt V-ÖV 2.1.4b als ÖV-Knotenpunkt und im Massnahmenblatt S4 sowie im RGSK II aus dem Jahre 2016 als "Vorranggebiet regionaler Siedlungserweiterung eingestuft wurde, neu als Entwicklungsgebiet von kantonaler Bedeutung aufgenommen werden.</p> <p>Antrag: Das Gebiet zwischen Kirchgasse und VOI/Valiant-Bank soll neu als Entwicklungsgebiet von kantonaler Bedeutung aufgenommen werden.</p>	<b>D</b>	Es handelt sich um eine schematische Darstellung des Gebiets, in welchem Massnahmen zu prüfen sind und nicht den Perimeter eine konkreten Massnahme.
	<b>D</b>	Die Massnahme A_08 steht nicht zur Mitwirkung; Anträge für neue Gebiete müssen über das RGSK erfolgen.

**Gemeinde Kandergrund**

Massnahme A\_02

Antrag: Ausdehnung des Streusiedlungsgebiets auf den gesamten Talboden der Gemeinde Kandergrund.

Begründung: Im Sinne des Schwerpunktes Siedlungsentwicklung nach innen und zur Schonung von Kulturland kann in der Gemeinde Kandergrund im Bereich der Streusiedlung eine Verbesserung der heutigen Situation erreicht werden, indem das Streusiedlungsgebiet ab Gemeindegrenze Süd bis Reckental über den ganzen Talboden gelegt wird. Bisher war das Streusiedlungsgebiet ab Gemeindegrenze Süd auf der Ostseite durch die Bahnlinie und auf der Westseite durch die Kander festgelegt. Der Talboden befindet sich mit Ausnahme der Bauzonen in der Landwirtschaftszone. Mit der Erweiterung des Streusiedlungsgebiets kann den Gebäudeeigentümern die Möglichkeit gegeben werden, Ihre Liegenschaften gem. Art. 39 RPV zu erweitern.

Die Kriterien der Streusiedlung sind für das Erweiterungsgebiet erfüllt, eine Dauerbesiedlung des Talbodens und ein Erhalt der Siedlungsstruktur Streusiedlung entspricht einem Ziel der Gemeinde. Das Gebiet und die vorhandenen Gebäude sind bereits heute vollständig erschlossen, es müssen keine neuen Erschliessungsanlagen gebaut werden. Die Anpassung würde der Gemeinde einige Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen: So könnte zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden, und es könnten bestehende Bauten, die Wohnungen enthalten, zu Zwecken des örtlichen Kleingewerbes umgenutzt werden. Mit dieser Massnahme könnte der drohenden und bereits stattfindenden Abwanderung von Bevölkerung und von Kleingewerbebetrieben entgegengewirkt werden. In Anbetracht der Tatsache, dass das Gemeindegebiet von Kandergrund dem Raumtyp Hügel- und Bergzone zugewiesen ist, die benachbarte Gemeinde Frutigen aber dem Raumtyp Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen inkl. Zentren 4. Stufe und Tourismuszentren, ist eine Vergrösserung des Streusiedlungsgebiet auf den ganzen Talboden der Gemeinde Kandergrund und die damit verbundene „harte“ Grenze des Streusiedlungsgebiet an der Gemeindegrenze Kandergrund - Frutigen gerechtfertigt.

**D** Die Massnahme A\_02 steht nicht zur Mitwirkung. Aufgrund der strikten Vorgabe durch den Bund kann das Streusiedlungsgebiet nicht mit Einzelanpassungen geändert werden.

**Gemeinde Köniz**

Strategie D14 Die Gefahrenkarten sind mit hoher Priorität fertigzustellen

Wir würden es begrüssen, wenn die folgende Änderung noch aufgenommen würde: In der Gefahrenkarte soll die Gefährdungskarte Oberflächenabfluss Schweiz als behördenverbindliches Instrument festgesetzt werden.

Begründung: Laut Bundesamt für Umwelt verwendet der Kanton Luzern die Karte seit zwei Jahren und zieht eine positive Bilanz. Wird der Schutz vor Oberflächenabfluss bei einem Bauprojekt bereits in der Planungsphase berücksichtigt, entstehen keine oder nur geringe Mehrkosten. Die Gefährdungskarte Oberflächenabfluss Schweiz steht nun allen Kantonen, Versicherungen, Bauherren und allen weiteren interessierten Kreisen online unter [www.map.geo.admin.ch](http://www.map.geo.admin.ch) frei zur Verfügung. Sie hat keine Rechtsverbindlichkeit, sondern informativen Charakter und ergänzt die bereits vorhandenen Gefahrenkarten der Kantone.

**D** Die Strategie D14 steht in diesem Richtplancontrolling nicht zur Mitwirkung.

**Gemeinde Linden**

Wir sind nicht prinzipiell gegen die Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen. Wir benötigen jedoch dringend bessere Nutzungs- und Ausbaumöglichkeiten von nicht mehr genutzten landwirtschaftlichen Gebäuden. Hier wäre noch sehr viel Potential vorhanden, das nicht genutzt werden kann.

**D** Die Nutzungs- und Ausbaumöglichkeiten in Gebäuden ausserhalb der Bauzonen werden durch Bundesrecht geregelt.

Der aktuelle, geltende Richtplan führt zum Rückgang unserer Landbevölkerung und fördert die Abwanderung, was auch aus wirtschaftspolitischer Sicht für unsere Gemeinde sehr ungünstig ist. Obwohl junge Bürger, die in Linden aufgewachsen sind, in Linden weiterhin wohnen und ihre Kinder hier grossziehen möchten, sind sie gezwungen abzuwandern, weil entsprechender Wohnraum (Mietwohnungen) fehlt. Unsere Erfahrungen zeigen, dass in Linden vor allem Bauland für die Realisierung eines Einfamilienhauses gefragt ist. Mietwohnungen geniessen bei uns geringere Priorität. Die weitere Entwicklung der Landgemeinden wird mit dem vorliegenden Richtplan massiv eingeschränkt und führt zu enormen, finanziellen Schwierigkeiten. Daneben werden wichtige, für eine Gemeinde überlebenswichtige Angebote, allen voran genügende öV-Angebote, nach und nach abgebaut. Zusammenfassend interpretieren wir die Stossrichtung des vorliegenden Richtplanes als Mittel zum Zweck, Fusionen von Landgemeinden voranzutreiben oder gar zu erzwingen.

**D**

Nom / Catégorie	Appréciation	Remarque
<p>Allgemein ist ersichtlich, dass die Siedlungsgebiete nicht proportional zur Zunahme der Bevölkerung- und Beschäftigtenzahl wachsen. Die radikale und selbstverordnete Beschränkung der Neueinzonungen im Kanton Bern ist planerisch nicht gerechtfertigt. Wirtschaftlich hat diese Reduktion verheerende Auswirkungen auf die ländlichen Gemeinden.</p> <p>Wir fordern deshalb, dass von einem Bauzonenwachstum Abstand genommen wird und den Landgemeinden, wie Linden, ein grösseres Bevölkerungswachstum zugestanden wird. Das Siedlungsgebiet des Kantons Bern soll wachsen können. Dies darf aber ausschliesslich in den Raumtypen «Urbane Kerngebiete der Agglomerationen» und «Agglomerationsgürtel /Entwicklungsachsen» geschehen. Diese Verteilung ist unrealistisch und ungerecht und führt zur Überlastung der bestehenden Infrastrukturen beim Luft-, Bahn- und Strassenverkehr. Un-verständlich für uns Landgemeinden ist deshalb, dass, wie in den Medien aktuell berichtet wird, der Wohnungsbau in den Agglomerationen nach wie vor massiv vorangetrieben wird und dies trotz des hohen Anteils leerstehender Wohnungen!</p> <p>Die Stärkung des ländlichen Raumes darf nicht aus den Prioritäten gestrichen werden! Wird dies ausser Acht gelassen, ist ein Aussterben von Randgemeinden die unweigerliche Folge.</p> <p><b>Gemeinde Lüttschental</b></p> <p>Bauen ausserhalb der Bauzonen: Die Gemeinde Lüttschental ist eine ländliche Gemeinde, die Landwirtschaft hat eine grosse Bedeutung. Jedoch hat sich die Landwirtschaft in den letzten Jahren verändert. Viele kleine Betriebe sind verschwunden und die bestehenden haben sich vergrössert. Dies hat auch Auswirkungen auf die Nutzung der Gebäude in der Landwirtschaftszone. Durch die Aufgabe der landwirtschaftlichen Tätigkeiten sind heute etliche Gebäude nicht mehr zonenkonform genutzt. Diese können aufgrund der heutigen gesetzlichen Rechtsgrundlagen kaum mehr verändert werden. Damit in solchen Gebäuden wirkliches, zeitgemässes Wohnen ermöglicht werden kann, wären Neu- und Umbauten sowie massvolle Erweiterungen dringend notwendig. Vor allem die Nutzung dieser bestehenden und erschlossenen Gebäude ausserhalb der Bauzone bieten wie in vielen Gemeinden im Berner Oberland auch in der Gemeinde Lüttschental ein grosses Potential. Die bestehenden Bauten ausserhalb der Bauzone müssen in Zukunft vollständig genutzt und massvoll erweitert werden können. Der Begriff der „zeitgemässen Wohnnutzung“ ist dringend ins Jahr 2018 zu übertragen!</p> <p>Die Gemeinde Lüttschental strebt ein massvolles Wachstum an, welches auch den Erhalt der Infrastruktur sicherstellt und dabei das intakte Kulturland nicht beeinträchtigt. Leider ist jedoch auch das massvolle Wachstum kaum möglich. In den vergangenen Monaten mussten drei Gesuche von Einheimischen zur Einzonung von Baulandparzellen abgelehnt werden. In der Gemeinde verfügen wir noch über eine Baulandparzelle. Gemäss unserem Planer ist die Umlegung bzw. überhaupt eine andere Einzonung von Bauland kaum möglich. Die Hoffnung mit anderen Instrumenten (Umlegung usw.) etwas zu bewirken, wurde ebenfalls verneint. Dies entspricht einer Tatsache und wird sich in absehbarer Zeit wohl kaum ändern. Ebenfalls sind etliche Anfragen bezüglich Um- und Ausbau von bestehenden Gebäuden in der Landwirtschaftszone offen bzw. müssen abgelehnt werden, da die gesetzlichen Grundlagen nicht vorhanden sind. Unsere Zukunft gestaltet sich schwierig. Eine Abwanderung wird mit der geltenden Gesetzgebung kaum zu verhindern sein, wenn einheimische Familien keinen Platz bzw. keine Möglichkeiten finden, um ihre Eigenheimträunne (Neu oder Umbau) zu verwirklichen. Die Entvölkerung des Tals sowie der Zerfall von bestehenden Gebäuden kann kaum dem Sinn der Politik entsprechen. Wir bitten Sie in dieser Hinsicht weitere Bestrebungen zu unternehmen, damit Gemeinden wie unsere nicht entvölkert werden und das Ortsbild nicht zerfällt.</p> <p><b>Gemeinde Lyss</b></p> <p>Richtplankarte: Wir haben festgestellt dass unsere weitgehend realisierten ESP Standorte (Bahnhofgebiet und Grien Süd) in der Karte aufgehoben wurden. Dazu stellt sich die Frage, ob die ESP- Standorte nicht wie andere realisierte Objekte/Standorte (wie ARA, OeV, Trinkwasser usw.) als wichtige strategische Planinhalte grundsätzlich in der Richtplankarte belassen werden sollten.</p>	<p><b>D</b></p>	<p>Die Neueinzonungsregeln stehen nicht zur Mitwirkung. Die Beschränkung der Neueinzonungen folgt aus den Anforderungen des revidierten Raumplanungsgesetzes des Bundes.</p>
	<p><b>D</b></p>	<p>Die Nutzungs- und Ausbaumöglichkeiten in Gebäuden ausserhalb der Bauzonen werden durch Bundesrecht geregelt.</p>
	<p><b>D</b></p>	<p>Die Neueinzonungsregeln stehen nicht zur Mitwirkung. Die Beschränkung der Neueinzonungen folgt aus den Anforderungen des revidierten Raumplanungsgesetzes des Bundes.</p>
	<p><b>B</b></p>	<p>Die Ebene der ESP war auf der Richtplan-Gesamtkarte vorerst nicht sichtbar - dieses Versehen wurde noch während der Mitwirkung korrigiert.</p>

#### Gemeinde Mühleberg

Allgemein kann festgehalten werden, dass die vorgenommenen Anpassungen und Änderungen des Kantonalen Richtplanes die Gemeinde Mühleberg nicht direkt betreffen. Jedoch sind auch keine Änderungen auszumachen, welche im Sinne der Mitwirkungseingabe der Gemeinde Mühleberg zum Richtplan 2030 eingeflossen sind. Auch mit dem angepassten Richtplan kann sich die Gemeinde Mühleberg trotz ihrer Einstufung als zentrumsnahe, ländliche Gemeinde nur marginal weiterentwickeln. An der einseitigen Verteilung von Entwicklungsräumen, welche die Gemeinde Mühleberg ablehnt, hat sich nichts geändert. Auch das Berechnungsmodell für die Baulanddimensionierung wirkt sich für die Gemeinde Mühleberg weiterhin ungünstig aus und schränkt eine weitere Entwicklung stark ein. Zudem wirken sich die rigorosen Bestimmungen betreffend Fruchtfolgefläche zusätzlich hemmend auf die Entwicklung für Wohnen und Arbeiten aus.

Ebenfalls kaum Eingang in die vorliegenden Richtplananpassungen fanden die im Rahmen von verschiedenen Vernehmlassungen auf Stufe Region durch die Gemeinde eingereichten Mitwirkungseingaben. Namentlich zu den Vernehmlassungen Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK II, Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung, Regionaler Richtplan Windenergie sowie Regionaler Richtplan ADT. Allgemein wünscht sich die Gemeinde Mühleberg eine stärkere Berücksichtigung ihrer bisher zum Thema Raumplanung erfolgten Eingaben in die vorliegenden Richtplananpassungen '18.

#### Gemeinde Safnern

Im Raumplanungsbericht, Seite 10, zu den Fruchtfolgeflächen bemerken Sie, dass es noch wenig Erfahrungen gibt mit Kompensationen von FFF.

Ausführungen zu Sanierung Gemeindehaus und gewünschtem Gemeindegarten s. Originalstellungnahme.

Folgerung: Unserer Meinung nach ist es nahezu unmöglich, die sehr hohen Anforderungen für eine Kompensation zu erfüllen, was für die Gemeindebehörden sehr schwer nachvollziehbar ist.

#### Gemeinde Täuffelen Gerolfingen

Die festgesetzten Massnahmen bei der Umgestaltung des rechten Bielerseeufers wurden offenbar nicht auf die neuen Verhältnisse überprüft. Seit Eröffnung des Ostastes in Biel ist die erwartete Erhöhung der Verkehrsbelastung ausgeblieben. Trotzdem wird das unerwünschte und unnötige Dosiersystem beim rechten Bielerseeufer in Ipsach weiterbetrieben. Der Verkehrsfluss wird dadurch unnötig behindert. Diese Massnahme ist deshalb zu überprüfen und zukunftsgerichtet anzupassen.

#### Gemeinde Wangen a.d. Aare

Massnahme E\_03: Der im Rahmen des Ausbaus der A1 auf 6 Spuren diskutierte Wildtierkorridor in Wangen a/Aare (Standort 3) wird im Richtplan in der Massnahme E\_03 (Richtplan) hervorgehoben. Dazu halten wir fest, dass die Zu- und Wegführung zum Korridor noch in keiner Weise geklärt ist.

#### Gemeinde Wimmis

Es gibt allein in unserer Gemeinde ausserhalb der Bauzone so viel ungenutztes Gebäudevolumen, dass da ohne einen Quadratmeter Land zu verbauen und ohne neue Erschliessungsanlagen mehrere Dutzend Wohnungen realisiert werden könnten. Dass sämtliche Gebäudevolumen genutzt wird, ist selbstverständlich nicht realistisch. Aber wir wissen von diversen Interessenten, welche den ungenutzten Raum gerne zu Wohnraum umbauen würden. Für niemanden ergäbe dies Nachteile, weder für den Kanton, noch für die Gemeinde und sicher auch nicht für die Landwirtschaft und Natur, da dadurch kein zusätzliches Bauland neu überbaut werden muss.

Langsam scheint dies auch auf Bundesebene erkannt zu werden. Im der aktuellen Revision des RPG sind erste Anzeichen dafür da, dass solches Gebäudevolumen besser genutzt werden könnte. Sollte das Gesetz tatsächlich in diese Richtung angepasst werden, was wir und viele andere Gemeinden in kaum ausdrückbarem Ausmass erhoffen, müssten die Kantone das in der Praxis umsetzen. Dies sollte der Kanton Bern bereits jetzt theoretisch andenken, damit es dann möglichst rasch vorwärts ginge.

In diesem Sinne verweisen wir gerne auf den zweiten Teil des Resolutionstextes, welche 72 von 80 Gemeinden des Berner Oberlandes im Sommer 2017 dem Regierungsrat übergeben haben. Diese drei Punkte erhoffen wir uns als offizielle Haltung des Kantons Bern in der Frage des Bauens ausserhalb der Bauzone und beantragen, dies im kant. Richtplan als Endziel zu integrieren. Es ist uns klar, dass das ein langer Weg ist und der Kanton das nicht in Eigenregie erzwingen kann.

**D** Die Neueinzonungsregeln stehen nicht zur Mitwirkung. Die Beschränkung der Neueinzonungen folgt aus den Anforderungen des revidierten Raumplanungsgesetzes des Bundes.

**D** Der Raumplanungsbericht ist nicht Gegenstand der Mitwirkung zur den Richtplannpassungen. Der Brief wird der Abteilung Orts- und Regionalplanung des AGF zur Kenntnis gegeben.

**D** Wird der BVE zur Kenntnis gebracht.

**D**

**D** Die Nutzungs- und Ausbaumöglichkeiten in Gebäuden ausserhalb der Bauzonen werden durch Bundesrecht geregelt.

Interessant sind einige Aussagen im Raumplanungsbericht 2018 in Bezug auf das Bauen ausserhalb der Bauzone (Seite 38 und 39). Der Kanton rühmt sich, von 1 '726 nicht zonenformen Baurvorhaben ausserhalb der Bauzone bis auf 26 alle bewilligt zu haben. Das sind über 98 Prozent. Diese Zahl täuscht indes gewaltig, denn die meisten Vorhaben werden entweder bereits durch die Bauverwaltung mangels Aussicht auf eine kantonale Bewilligung oder dann spätestens nach einer Voranfrage beim Amt für Gemeinden und Raumordnung aufgegeben. Zu einem Baugesuch kommt es in den allermeisten Fällen nur, wenn die Bewilligung des Kantons bereits vor der Einreichung eines Baugesuchs in Aussicht gestellt wurde. Es ist daher nicht wirklich überraschend oder viel mehr folgerichtig, dass fast alle Gesuche durch den Kanton bewilligt werden. Bei unserer Bauverwaltung ist es jedenfalls so, dass die Mehrheit Anfragen für Vorhaben ausserhalb der Bauzone von Anfang an als derzeit aussichtslos bezeichnet werden müssen und demzufolge der Bauherrschaft ein Verzicht oder ein Aufschub geraten wird. Mit dem Argument, fast alle Baurvorhaben würden bewilligt, verneint der Kanton gleichzeitig Handlungsbedarf betr. Art. 24 RPG. Es ist zu vermuten, dass genau dies die Absicht für die Publikation der zwar korrekten, aber doch sehr irreführenden Zahlen ist. Das ist eine etwas gar einfache Sichtweise, dieses Problem möglichst kleinzureden. In Bezug auf die laufende RPG-Revision auf Bundesebene ist immerhin erwähnt, dass sich der Kanton Bern für weitere Lockerungen und situativ passende Lösungen, d.h. besserer und einfacherer Nutzung von Wohngebäuden ausserhalb der Bauzone einsetzen will.

#### Stadt Burgdorf

In der Richtplankarte ist uns aufgefallen, dass die beiden Entwicklungsschwerpunkte Nr. 6 Burgdorf, Bahnhof und Nr. 27 Burgdorf, Buchmatt nicht mehr enthalten sind. Wir nehmen an, dass es sich hierbei nur um einen Darstellungsfehler handelt.

Weiter möchten wir anmerken, dass wir bedauern, dass unsere Stellungnahme bezüglich der Massnahme C\_04, ESP-Standort Burgdorf Buchmatt keine Anpassungen mit sich gebracht hat. Wir halten diesbezüglich an der Stellungnahme zu den Richtplananpassungen '16 vom 6. Februar 2017 fest.

Ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 1. Februar 2017 bezüglich des Massnahmenblattes C\_04 möchten wir mitteilen, dass wir die bestehende Überbauungsordnung Nr. IV Industrie Buchmatt, welche im Bereich des ESP-Standort Nr. 27 Burgdorf Buchmatt liegt, anpassen werden. Auf Grundlage einer vertieften Hochhausstudie für dieses Gebiet sollen vermehrt technische höhere Gebäude zulässig sein. Gemeinsam mit dem Ausbau der Unterführung Buchmatt, welche im Rahmen der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle umgesetzt werden soll, wird rund um den Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs (S-Bahnhaltestelle Buchmatt) eine Nutzungsdurchmischung geprüft. Parallel dazu finden mit den Grundeigentümern in diesem Bereich Gespräche für die Weiterentwicklung auf ihren Grundstücken statt. Damit wird der ESP-Standort Nr. 27 effektiv wieder aktiviert, und es können mit der Anpassung der Überbauungsordnung weitere Entwicklungspotenziale freigespielt werden.

Weiter möchten wir anmerken, dass wir bedauern, dass unsere Stellungnahme bezüglich der Massnahme A\_08, Armeemotorfahrzeugpark AMP keine Anpassungen mit sich gebracht hat. Wir halten diesbezüglich an der Stellungnahme zu den Richtplananpassungen '16 vom 6. Februar 2017 fest. (Auszug aus Zitat in Originalstellungnahme: "Zu den Anpassungen des Massnahmenblattes A\_08 betreffend Armeemotorfahrzeugpark AMP Burgdorf würden wir es sehr begrüßen, wenn der Koordinationsstand neu auf den Stand Zwischenergebnis gesetzt würde.")

#### Stadt Thun

Nach wie vor sind wir der Ansicht, dass der Richtplan mit der Festlegung des Raumnutzerdichte-Richtwerts für die Stadt Thun sein raumplanerisch-qualitatives Ziel der Fokussierung der künftigen Entwicklung auf die (kantonalen) Zentren gefährdet. Der anerkannte Gutachter Rudolf Muggli weist in seinem Gutachten vom 2. September 2016 darauf hin, dass das Einzonungsmoratorium in klarem Widerspruch zum Raumkonzept des KRP stehe, welches das Wachstum auf die Zentren lenken will. Gemäss Muggli könne es nicht gewollt sein, dass die Stadt Thun als förderungswürdiges kantonales Zentrum 2. Stufe mit hoher Wachstumsvorgabe keine Einzonungen mehr vornehmen kann, während solches den weniger dichten und weniger gut erschlossenen Umlandgemeinden zugestanden wird. Rudolf Muggli spricht denn auch in seinem Gutachten ausdrücklich von einem Richtplanfehler.

Leider haben wir nun festgestellt, dass weder im Raumplanungsbericht 2018 noch in den Richtplananpassungen auf unsere Forderungen eingetreten wird, ja sie werden als Problemstellung nicht einmal erwähnt. Auf Seite 17 im Raumplanungsbericht wird lediglich kurz festgestellt, dass die Richtwerte für die Raumnutzerdichte unverändert bleiben. Dies erstaunt uns umso mehr, wenn gleichzeitig auf Seite 15 festgestellt wird, dass die erwünschte Fokussierung des Wachstums auf die Zentren bisher nur ungenügend gewährleistet wird.

Im Rahmen unserer Stellungnahme möchten wir deshalb in erster Linie unsere bisherigen Forderungen zum Baulandbedarf WMK-Zonen (bzw. zur Senkung des Richtwerts der Raumnutzerdichte für die Stadt Thun) mit Nachdruck bekräftigen. Derzeit verhindert der kantonale Richtplan, dass die Stadt Thun als kantonales Zentrum den ihr angemessenen Beitrag zum kantonalen Wachstum leisten kann - auf Grund des fehlenden Spielraums für neue Einzonungen aber vorab auch für wirksame Umzonungen in WMK-Zonen. Wir bitten Sie deshalb, uns im Rahmen der Richtplananpassung 2018 eine geeignete Lösung für diese Problematik zu unterbreiten.

**D** Der Raumplanungsbericht stand nicht zur Mitwirkung - die Äusserungen der Gemeinde werden zur Kenntnis genommen.

**B** Die Ebene der ESP war auf der Richtplan-Gesamtkarte vorerst nicht sichtbar - dieses Versehen wurde noch während der Mitwirkung korrigiert.

**D** Das Anliegen muss der AG ESP eingereicht werden.

**D** Der Koordinationsstand im Massnahmenblatt A\_08 musste aufgrund der Intervention des Bundes bei "Vororientierung" belassen werden.

**D** Die Massnahme A\_01 steht in diesem Richtplancontrolling nicht zur Mitwirkung. Das Problem wurde mit der Stadt Thun direkt diskutiert.

Nom / Catégorie	Appréciation	Remarque
<p>Massnahme A 07 «Siedlungsentwicklung nach innen»: Es erfolgt hier keine Anpassung. Wir stellen jedoch fest, dass sich die Probleme und Zielkonflikte im städtischen Kontext mit der Innenentwicklung zunehmend akzentuieren. Zu nennen sind insbesondere Lärmschutz, Störfallvorsorge, Ortsbildschutz, Baugesetz/Spielflächen. Diese Zielkonflikte werden u. E. im Richtplan nicht oder zumindest ungenügend angegangen. Es reicht nicht, wenn der Kanton hier die Aufgabe den Gemeinden im Rahmen der Ortsplanung überträgt. Hier sind zusätzlich Lösungsansätze auf der kantonalen Ebene gefragt.</p> <p>Richtplan-Karte: Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP)                      - Der Premium-ESP Thun Nord fehlt.                      - Der ESP Bahnhof Thun fehlt.</p>	<b>D</b>	Die Massnahme steht in diesem Richtplancontrolling nicht zur Mitwirkung.
<p><b>Bürgerlich-Demokratische Partei - Kanton Bern</b></p> <p>Massnahmen A_01 – A_08: Die BDP Kanton Bern unterstützt die Massnahmen der Siedlungsentwicklung gegen innen, welche in den Massnahmen A01 – A08 enthalten sind. Indem gesamtheitliche, konzeptionelle Prozesse gefördert werden sollen, fordert die BDP Kanton Bern sowohl räumliche als auch qualitative Verbesserungen. Wir fordern praxistaugliche Koordination zwischen allen beteiligten Akteuren, so etwa den kantonalen Ämtern, Gemeinden, Planern und Bauherrschaften. Es sind brauchbare und praktikable Lösungen anzustreben.</p> <p>Wo immer auch landwirtschaftliches Kulturland in der Planung betroffen ist, fordern wir im Sinne der Grundsätze des Gegenvorschlages zur Kulturlandinitiative haushälterischen Umgang mit dem Boden sowie frühzeitiger Einbezug der betroffenen Landbewirtschafter beziehungsweise verwaltungsübergreifende Zusammenarbeit mit dem AGR und dem LANAT. Zur Sicherung der nötigen Fruchtfolgeflächen ist wenn möglich auch die Aufwertung von Kulturland mit wertvollem Bodenaushub in Betracht zu ziehen (vgl. dazu Art. 8 ff. BauG)</p>	<b>B</b>	Die Ebene der ESP war auf der Richtplan-Gesamtkarte vorerst nicht sichtbar - dieses Versehen wurde noch während der Mitwirkung korrigiert.
<p><b>Bürgerlich-Demokratische Partei - Kanton Bern</b></p> <p>Massnahmen A_01 – A_08: Die BDP Kanton Bern unterstützt die Massnahmen der Siedlungsentwicklung gegen innen, welche in den Massnahmen A01 – A08 enthalten sind. Indem gesamtheitliche, konzeptionelle Prozesse gefördert werden sollen, fordert die BDP Kanton Bern sowohl räumliche als auch qualitative Verbesserungen. Wir fordern praxistaugliche Koordination zwischen allen beteiligten Akteuren, so etwa den kantonalen Ämtern, Gemeinden, Planern und Bauherrschaften. Es sind brauchbare und praktikable Lösungen anzustreben.</p> <p>Wo immer auch landwirtschaftliches Kulturland in der Planung betroffen ist, fordern wir im Sinne der Grundsätze des Gegenvorschlages zur Kulturlandinitiative haushälterischen Umgang mit dem Boden sowie frühzeitiger Einbezug der betroffenen Landbewirtschafter beziehungsweise verwaltungsübergreifende Zusammenarbeit mit dem AGR und dem LANAT. Zur Sicherung der nötigen Fruchtfolgeflächen ist wenn möglich auch die Aufwertung von Kulturland mit wertvollem Bodenaushub in Betracht zu ziehen (vgl. dazu Art. 8 ff. BauG)</p>	<b>D</b>	Diese Massnahmen stehen nicht zur Mitwirkung - die Bemerkungen werden zur Kenntnis genommen.
<p><b>Evangelische Volkspartei Kanton Bern EVP</b></p> <p>Zum Schluss erlauben wir uns noch eine kleine Anregung zum Praktischen der Vernehmlassung. Der Richtplan ist eine komplexe Materie. Wer nicht ständig damit zu tun hat, braucht eine gewisse Zeit, um sich zurecht zu finden. Wenn am Anfang oder an einer anderen geeigneten Stelle ein kurzer Hinweis zum Aufbau des Richtplans eingefügt würde, könnten Lesende schnell einordnen, was wohin gehört und was die verschiedenen Kombinationen von Buchstaben und Zahlen z.B. Bx, Bxy und B_xy bedeuten.</p>	<b>D</b>	Die Anregung wird bei der nächsten Richtplananpassung geprüft.
<p><b>Förderverein Region Gantersich</b></p> <p>Massnahme C_07 Landwirtschaft regional differenziert fördern: Der Kanton fördert mit einem gezielten und differenzierten Einsatz der agrarpolitischen Instrumente und der dafür zur Verfügung stehenden Bundes- und Kantonsmittel eine leistungsfähige, markt- und umweltgerechte Landwirtschaft. Damit sollen in den von Abwanderung betroffenen Gebieten, die dezentrale Besiedlung erhalten und die Pflege der vielfältigen traditionellen Kulturlandschaft sichergestellt werden. Wir bedauern die Abwendung des Kantons von diesem typisch bernischen Ziel. Leider entwickelt sich die Landwirtschaft (-spolitik) entgegen der örtlichen und regionalen Bedürfnissen. Mit der Harmonisierung der Direktzahlungsinstrumente (v.a. Vernetzung und Landschaftsqualität) und der Übernahme durch den Kanton werden regionale Projekte in die kantonale Verwaltung eingegliedert. Dadurch wird ein jahrelanges Streben nach lokaler Zusammenarbeit von Gemeinden und Regionen gemeinsam mit ihren Landwirten geschwächt. Zusammenschlüsse von Landwirten, gemeinsam zu arbeiten und ihre Produkte zu vermarkten, sollte unterstützt werden. Ebenso könnte eine regional differenzierte Förderung das Potenzial von Wettbewerb und Innovation stärken. Als Regionaler Naturpark sehen wir uns in dieser Pilotrolle.</p>	<b>D</b>	Die Massnahme C_07 wurde im Rahmen der Richtplanfortschreibungen '18 gestrichen, der Grund dafür wurde im Controllingbericht '18 erläutert.
<p><b>Hauseigentümergeverband Kanton Bern HEV</b></p> <p>In der Originalstellungnahme: Würdigung des Raumplanungsberichts.</p>	<b>D</b>	Wir danken für die Würdigung - der Raumplanungsbericht ist jedoch nicht Teil der vorliegenden Vernehmlassung.
<p><b>Kantonal-Bernischer Baumeisterverband</b></p> <p>Der Kantonal-Bernische Baumeisterverband begrüsst, dass die Massnahme R_10 Grimsel Tunnel von einem Zwischenergebnis in eine Festsetzung aufgestuft wurde. Damit ist ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung „Umsetzung“, dieses seit langem gewünschten Projekts gemacht.</p>	<b>A</b>	In seinem Vorprüfungsbericht besteht jedoch der Bund darauf, dass die Massnahme vorderhand ein Zwischenergebnis bleibe.
<p><b>Privat 01</b></p> <p>Lutte contre l'artificialisation des terres: outre la restriction du milieu bâti que vous décrivez, il serait avisé d'éviter d'étanchéifier les sols là où c'est possible dans le milieu bâti: parkings pavés ou dallés laissant l'eau s'infiltrer dans le sol, infiltration des eaux pluviales des bâtiments et des routes, etc.</p> <p>Lutte contre les îlots de chaleur: on le voit, les canicules vont s'intensifier et durer à l'avenir. Une lutte efficace passerait par la plantation massive d'arbres dans les villes, la promotion des toitures et des murs végétalisés sur les bâtiments, des bandes herbeuses dans les talus et bordures de trottoirs, la tonte des espaces verts moins fréquentes...</p>	<b>D</b>	
<p>Lutte contre les îlots de chaleur: on le voit, les canicules vont s'intensifier et durer à l'avenir. Une lutte efficace passerait par la plantation massive d'arbres dans les villes, la promotion des toitures et des murs végétalisés sur les bâtiments, des bandes herbeuses dans les talus et bordures de trottoirs, la tonte des espaces verts moins fréquentes...</p>	<b>D</b>	