



# Synthesebericht 2016

## **RGSK: Synthesebericht 2016**

**Auswertung und Beurteilung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung aus der Sicht des Kantons**

## **CRTU: Rapport de synthèse 2016**

**Evaluation par le canton des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation et des projets d'agglomération «transport et urbanisation»**

### **Résumé en français**

Genehmigt durch den Regierungsrat am 7. Dezember 2016

Approuvé le 7 décembre 2016 par le Conseil-exécutif

**Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
des Kantons Bern**

**Direction des travaux publics, des transports  
et de l'énergie du canton de Berne**

**Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion  
des Kantons Bern**

**Direction de la justice, des affaires communales et  
des affaires ecclésiastiques du canton de Berne**

# Impressum

## Empfohlene Zitierweise

Autor: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern,  
Titel: RGSK: Synthesebericht 2016  
Untertitel: Auswertung und Beurteilung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung aus der Sicht des Kantons  
Ort: Bern  
Datum: 7. Dezember 2016

## Projektausschuss

Katharina Dobler, Co-Projektleiterin, Vorsteherin Kantonsplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion

Philipp Mäder, Co-Projektleiter, Vorsteher Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Clemens Beck, Generalsekretariat, Finanzdirektion

Matthias Fischer, Projektleiter Abteilung Kantonsplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion

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

Tobias Ramser, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Adrian Studer, Vorsteher Berner Wirtschaft (beco), Volkswirtschaftsdirektion

Stefan Studer, Vorsteher Tiefbauamt, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Daniel Wachter, Vorsteher Amt für Gemeinden und Raumordnung, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion

## Autoren

Matthias Fischer, Projektleiter Abteilung Kantonsplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion

Tobias Ramser, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

René Neuenschwander (Ecoplan)

Corinne Spillmann (Ecoplan)

## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>1</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>4</b>
<b>Synthèse</b> .....	<b>6</b>
<b>1 Einleitung</b> .....	<b>11</b>
1.1 Aufgabe und Zweck des Syntheseberichts 2016 .....	11
1.2 Rechtlicher Stellenwert der RGSK .....	11
1.3 Aufbau und Vorgehen .....	12
<b>2 Methodisch-institutioneller Rahmen</b> .....	<b>14</b>
2.1 RGSK 2. Generation und Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung 3. Generation .....	14
2.1.1 Der Berner Ansatz der flächendeckenden Abstimmung Verkehr und Siedlung .....	14
2.1.2 Integration des AP V+S im RGSK .....	15
2.2 Einordnung der RGSK in das kantonale Planungsinstrumentarium .....	16
2.3 Der Prozess zur Erarbeitung der RGSK der 2. Generation .....	17
2.3.1 Grundlagen .....	17
2.3.2 Prozess im Zeitablauf .....	18
<b>3 Ausgangslage: Kantonale Strategien in Verkehr und Siedlung</b> .....	<b>20</b>
3.1 Siedlung .....	20
3.2 Verkehr .....	23
3.3 Abstimmung Verkehr und Siedlung .....	27
<b>4 Siedlung und Verkehr: Ist-Zustand und Trendentwicklung</b> .....	<b>28</b>
4.1 Siedlung .....	28
4.1.1 Ist-Zustand .....	28
4.1.2 Entwicklung bis 2030 .....	32
4.2 Verkehr .....	35
4.3 Zielsetzungen für MOCA-Indikatoren .....	41
<b>5 Die RGSK im Überblick</b> .....	<b>45</b>
5.1 Die RGSK im Steckbrief .....	45
5.2 Stand der Umsetzung .....	53
5.3 Gesamtwürdigung aus kantonaler Sicht .....	59

<b>6</b>	<b>Zusammenzug der Massnahmen .....</b>	<b>61</b>
6.1	Überblick Siedlung .....	61
6.1.1	Überblick über Massnahmen und ihre Abdeckung in den RGSK .....	61
6.1.2	Massnahmen und Massnahmenkategorien .....	62
6.1.3	Priorisierungsbedarf .....	63
6.2	Überblick Verkehr .....	65
6.2.1	Kategorien .....	65
6.2.2	ÖV .....	66
6.2.3	MIV .....	68
6.2.4	Langsamverkehr .....	70
6.2.5	Kombinierte Mobilität .....	71
6.2.6	Nachfrageorientierte Massnahmen .....	71
6.3	Priorisierungsbedarf aus finanzpolitischer Sicht .....	72
6.3.1	Finanzieller Rahmen auf kantonaler Ebene .....	72
6.3.2	Angemeldeter Finanzierungsbedarf .....	73
6.3.3	Soll-Ist Vergleich und Priorisierungsbedarf .....	74
<b>7</b>	<b>Ergebnisse der Massnahmenbeurteilung durch den Kanton .....</b>	<b>80</b>
7.1	Siedlung .....	80
7.1.1	Prioritäre Massnahmengruppen .....	80
7.1.2	Regionale Zentren der 4. Stufe .....	82
7.1.3	Prioritäre Wohnschwerpunkte, Umstrukturierungsgebiete sowie Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen .....	83
7.2	Verkehrsmassnahmen .....	87
7.2.1	ÖV-Massnahmen .....	87
7.2.2	MIV-Massnahmen .....	90
7.2.3	Langsamverkehr .....	96
7.2.4	Kombinierte Mobilität .....	98
7.2.5	Nachfrageorientierte Massnahmen .....	99
7.2.6	Angebotsverbesserungen ÖV .....	101
<b>8</b>	<b>Schlussfolgerungen .....</b>	<b>102</b>
8.1	Einleitung .....	102
8.2	RGSK im Einzelnen .....	102
8.2.1	RGSK Biel/Bienne-Seeland (BBS) .....	102
8.2.2	RGSK Jura bernois .....	106
8.2.3	RGSK Oberaargau .....	109
8.2.4	RGSK Emmental .....	113
8.2.5	RGSK Bern-Mittelland .....	116
8.2.6	RGSK Thun Oberland-West .....	123
8.2.7	RGSK Oberland-Ost .....	128
8.3	Zusammenzug der prioritären Massnahmen .....	130
8.3.1	Siedlung .....	130
8.3.2	Verkehr .....	133
8.4	Fazit .....	143

<b>9</b>	<b>Anhang A: Angemeldeter Finanzierungsbedarf der RGSK-Massnahmen .....</b>	<b>144</b>
<b>10</b>	<b>Anhang B: Beurteilungsmethodik.....</b>	<b>152</b>
10.1	Vorgehen.....	152
10.2	Beurteilungsmethodik für Massnahmen im Verkehr .....	153
<b>11</b>	<b>Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr .....</b>	<b>158</b>
11.1	Massnahmenliste Siedlung .....	158
11.2	Überblick über die aus kantonaler Sicht prioritären Entwicklungsgebiete Wohnen.....	165
11.3	Massnahmenliste Verkehr.....	168
	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>200</b>

## Abkürzungsverzeichnis

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
AP V+S	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AZB	Arbeitszonenbewirtschaftung
BauG	Baugesetz des Kantons Bern
BAV	Bundesamt für Verkehr
BBS	Biel/Bienne-Seeland
BBSJB	Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois
beco	Berner Wirtschaft, Amt in der Volkswirtschaftsdirektion
BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BM	Bern-Mittelland
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
B+R	Bike-and-ride
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EGK	Erschliessungsgüteklasse
EM	Emmental
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FFF	Fruchtfolgefläche
Fzg-km	Fahrzeugkilometer
FS	Festsetzung
GFZo	Geschossflächenziffer oberirdisch
GVM BE	Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern
GR	Grosser Rat des Kantons Bern
IF	Infrastrukturfonds
IRK	Investitionsrahmenkredit
JB	Jura bernois
JGK	Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern
KM	Kombinierte Mobilität
KS	Kantonsstrasse
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
MOCA	Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NM	Nachfrageorientierte Massnahmen
N+L	Natur und Landschaft
OA	Oberaargau
OO	Oberland-Ost
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr
PFV	Planungsfinanzierungsverordnung
Pkm	Personenkilometer

PP	Parkplatz
P+R	Park-and-ride
PUN	Pannestreifen-Umnutzung
PW	Personenwagen
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RK	Regionalkonferenz
RR	Regierungsrat des Kantons Bern
RRB	Regierungsratsbeschluss
RSA	Road Safety Audit
RSI	Road Safety Inspection
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SG	Strassengesetz
SARZ	Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit
SEin	Siedlungsentwicklung nach innen
SNP	Strassennetzplan
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
USP	Unfallschwerpunkt
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
TOW	Thun Oberland-West
UVEK	Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VIV	Verkehr-intensive Vorhaben
VM	Verkehrsmanagement
V+S	Verkehr und Siedlung
VO	Vororientierung
VS ALN	Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord
VS BOH	Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle
VZÄ	Vollzeitäquivalente
WMK	Wohn-, Misch- und Kernzonen
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZE	Zwischenergebnis
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

## Synthèse

### Contenu du document

Le rapport de synthèse de 2016 procède à l'examen systématique des sept conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU)<sup>1</sup> du canton de Berne et les évalue du point de vue cantonal. Il en résulte une liste des priorités cantonales qui sous-tendent le développement de la planification directrice cantonale (plan directeur cantonal au sens de la loi sur l'aménagement du territoire) et de la planification cantonale de l'infrastructure des transports (notamment la planification des routes et celle de l'infrastructure des transports publics). Les priorités établies permettent en outre de justifier les demandes que le canton de Berne soumet à la Confédération dans le but de voir des projets de transports dans les agglomérations cofinancés par le fonds d'infrastructure.

### Qu'est-ce qu'une CRTU?

#### Tâche et base légale

La CRTU est l'instrument régional d'aménagement qui permet d'harmoniser le développement du milieu bâti et celui des transports dans l'ensemble du canton de Berne. Elle offre aux régions la possibilité de faire part de leurs besoins et de leurs souhaits dans le cadre d'une procédure de planification largement représentative, puis de les soumettre au canton. Dès lors que les autorités compétentes de la région et du canton se sont mises d'accord sur l'harmonisation, qu'une décision a été prise au sein de la région et que le canton a approuvé la CRTU, celle-ci devient un plan directeur régional partiel au sens de l'article 98a, alinéa 4 LC, qui a force obligatoire pour les autorités.

La CRTU comprend également le projet d'agglomération prévu par le droit fédéral et, de ce fait, constitue donc un instrument de la politique des agglomérations. Dans les cas où il y a lieu de se concentrer davantage sur l'agglomération, lorsque le projet n'est pas intégré à la CRTU sous forme de document, il est élaboré parallèlement à la CRTU et coïncide avec celle-ci jusque dans ses détails.

#### Principes d'aménagement

La CRTU concrétise à l'échelon régional la planification coordonnée du développement du milieu bâti, des transports, du paysage et du tourisme, ainsi que leur harmonisation mutuelle, selon les prescriptions du plan directeur cantonal. Il s'agit, pour l'essentiel, d'amener le milieu bâti à se développer en des lieux où la desserte par les transports publics est déjà disponible

---

<sup>1</sup> Biel/Bienne – Seeland (BBS); Jura bernois (JB); Haute-Argovie (OA); Emmental (EM); Berne – Mittelland (BM); Thoue Oberland occidental (TOW); Oberland oriental (OO)



ou alors là où elle semble pouvoir être à la fois respectueuse de l'environnement et financièrement avantageuse. Le développement concentré du milieu bâti ainsi visé se révèle approprié, aussi bien sous l'angle économique que du point de vue écologique. Les mesures doivent en particulier offrir sur l'ensemble du territoire cantonal une bonne accessibilité, à des coûts supportables, et respecter l'environnement.

### **Fonctionnement**

Les sept régions élaborent ou actualisent leur CRTU à un rythme quadriennal, en se référant à des consignes cantonales et à un manuel, ce qui doit garantir une comparabilité entre les conceptions. L'élaboration de toutes les CRTU est globalement la même et les cartes sont harmonisées. Chaque CRTU contient une conception directrice de développement territorial de la région, des stratégies partielles pour le développement du milieu bâti et celui des transports ainsi que des listes de mesures prioritaires.

## **Importance de la synthèse cantonale 2016 des CRTU**

### **Evaluation technique**

La synthèse est un examen technique qui permet de déterminer des mesures prioritaires. Les détails sur la méthode d'évaluation appliquée figurent dans l'annexe. La priorité est accordée en fonction de critères prescrits par la Confédération, qui s'orientent avant tout vers le développement durable, l'utilité et les coûts d'une mesure. Etant donné que les demandes financières liées aux mesures présentées par les différentes CRTU dépassent les possibilités du canton, il est nécessaire de déterminer des priorités sous un angle financier également.

La synthèse est ainsi la base qui permettra aux organes politiques compétents du canton de prendre ultérieurement les décisions qui s'imposent en vertu par exemple de la loi sur les routes ou de la loi sur les transports publics.

### **Rapport avec les autres instruments d'aménagement**

Les instruments cantonaux de planification et d'aménagement tels que le plan directeur fondé sur la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, la stratégie globale de mobilité, la planification des transports publics, le plan du réseau routier et le plan sectoriel pour le trafic cycliste forment la base à partir de laquelle il est possible d'élaborer les CRTU. Les consignes cantonales se voient ainsi ancrées à un niveau régional. Le développement ultérieur des instruments cantonaux de planification et d'aménagement va dépendre à son tour de la nouvelle génération des CRTU puisqu'il passe par l'intégration dans un rapport de synthèse, établi tous les quatre ans, des propositions des CRTU, qui, après avoir été harmonisées avec les buts poursuivis par le canton en matière d'aménagement, sont transférées dans la planification cantonale. Les régions sont ainsi assurées d'exercer une influence déterminante sur l'aménagement cantonal.

La planification financière cantonale est en étroite relation avec l'aménagement du territoire et la planification des infrastructures, raison pour laquelle les conditions générales qui la régissent sont également intégrées à la synthèse. Lorsque les effets de la réalisation d'infrastructures de transport sur les finances cantonales sont visibles, la nécessité d'une harmonisation réciproque devient évidente.

L'aménagement local des communes est régi par les décisions, liant les autorités, prises en vertu du plan directeur cantonal, des plans sectoriels cantonaux et de la CRTU concernée, en sa qualité de plan directeur partiel régional.

## **Principales conclusions de la synthèse de 2016**

Le chapitre 5.1 de la synthèse offre un bref aperçu de chaque CRTU.

Le chapitre 8 contient les listes des mesures prioritaires du point de vue cantonal établies pour chaque région des CRTU (chapitre 8.2). Elles sont rassemblées pour offrir un aperçu concernant l'ensemble du canton (chapitre 8.3). Les principaux groupes de mesures sont présentés ci-après (pour les détails, cf. chapitre 8).

### **Urbanisation**

Les mesures liées à l'urbanisation qui se voient accorder la priorité sont celles qui encouragent l'urbanisation interne ainsi que la création de pôles régionaux. Il s'agit des mesures appartenant aux catégories suivantes:

- pôles régionaux d'habitation et d'activités,
- périmètres de restructuration et de densification,
- urbanisation interne en général,
- ceintures vertes et limites imposées au tissu bâti,
- secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti (2<sup>e</sup> priorité),
- programmes géographiques de développement touristique.

Le rapport de synthèse mentionne par ailleurs, parmi les projets considérés comme prioritaires par le canton, les périmètres de restructuration, les pôles d'habitation et les secteurs prioritaires pour le futur développement du milieu bâti dans le domaine du logement. Il s'agit de 15 sites de grande taille situés dans le canton de Berne et adaptés au logement du point de vue cantonal.

### **Transports**

Dans le domaine des transports, les mesures jugées prioritaires par le canton sont désignées comme telles en particulier dans le but de pouvoir être cofinancées par le fonds d'infrastructure de la Confédération. Elles sont classées en fonction du début prévu de la mise en œuvre de chacune d'entre elles. Les mesures prioritaires, dont la réalisation devrait commencer entre 2019 et 2022, sont résumées dans la liste A. Celles dont l'exécution devrait

débuter entre 2023 et 2026 figurent dans la liste B tandis que les autres sont inscrites dans la liste C. Enfin, les mesures qui satisfont particulièrement bien aux exigences que pose la Confédération pour les cofinancer sont spécialement mises en évidence.

En matière de transports publics, 25 mesures sont inscrites sur la liste A. Parmi celles-ci, 9 peuvent faire l'objet d'une demande, auprès de la Confédération, de cofinancement par le fonds d'infrastructure. Elles présentent presque toutes un très bon rapport coût-utilité. Il s'agit de relever à cet égard qu'en règle générale, les projets d'infrastructure ferroviaire ne doivent pas être financés par le fonds d'infrastructure mais par d'autres instruments de la Confédération (fonds d'infrastructure ferroviaire).

S'agissant du trafic individuel motorisé (TIM), sur les 69 projets que compte la liste A, 20 consistent en des mesures à appliquer à l'intérieur du périmètre d'une agglomération et répondent donc aux critères du fonds d'infrastructure. La plupart des mesures visent à mieux gérer le trafic, à le rendre plus supportable (en particulier lors de traversées de localités) et plus sûr. Quelques projets contribuent à une meilleure desserte.

Dans le domaine de la mobilité douce, de la mobilité combinée et des mesures axées sur la demande, de nombreux projets, majoritairement de petite taille, ont été admis dans la liste A. Quelques-unes des mesures qu'ils prévoient sont regroupées dans des trains de mesures. Il s'agira encore de déterminer, lors d'une prochaine étape, des priorités à leur égard.

Compte tenu du fait que les projets d'agglomération vont être déposés auprès de la Confédération, les grands projets clés suivants sont considérés comme hautement prioritaires:

- réaménagement du réseau routier de Berthoud – Oberburg – Hasle, tronçon Berthoud (variante zéro+),
- réaménagement du réseau routier de Berthoud – Oberburg – Hasle, tronçon Oberburg (contournement),
- prolongement de la ligne de tram en direction de Kleinwabern,
- gestion du trafic de la ville de Berne, Köniz – Berne (sud-ouest) ainsi que des agglomérations de Bienne et de Thoune,
- avenir de la gare de Berne, mesures de circulation pour le réseau urbain,
- réaménagement des carrefours Bützberg-/Eisenbahnstrasse et Bützberg-/Ringstrasse,
- diverses mesures relatives au trafic piéton et cycliste (notamment itinéraires cyclistes principaux en ville de Berne, 2<sup>e</sup> passage sous-gare à Bienne, passage sous-voies nord à Lyss, liaison Port – Nidau – Bienne centre, piste cyclable le long des voies entre Oberburg et Hasle).

## **Appréciation des CRTU de la deuxième génération par le canton**

En présentant ces CRTU de la deuxième génération, le canton, les régions et les communes ont continué d'avancer sur la voie de l'harmonisation de l'urbanisation et des transports. Grâce à elles, le canton de Berne dispose de plans directeurs régionaux qui sont actuels et

qui couvrent la totalité de son territoire. Ceux-ci se fondent sur le plan directeur cantonal 2030 et garantissent la coordination du développement du milieu bâti et de celui des transports.

Les CRTU contribuent de manière déterminante à exploiter au mieux les faibles ressources disponibles dans le but d'obtenir un développement durable des infrastructures cantonales de transport.

#### **Arrêté du Conseil-exécutif**

Le 7 décembre 2016, le Conseil-exécutif du canton de Berne a approuvé le rapport de synthèse 2016, a donné son accord aux demandes de cofinancement des projets prioritaires adressées à la Confédération tout en attribuant toute une série de mandats en vue de la poursuite du projet et de la mise en œuvre des CRTU (ACE 1355/2016).

# 1 Einleitung

## 1.1 Aufgabe und Zweck des Syntheseberichts 2016

Dieser Bericht fasst die Ergebnisse der sieben bernischen Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) gemäss Stand vom Herbst 2016 aus kantonaler Sicht zusammen. Die sieben RGSK wurden im März 2016 durch den Kanton einer Vorprüfung unterzogen. Dabei wurde geprüft, ob die kantonalen Vorgaben an die RGSK eingehalten wurden. Bei Bedarf hat der Kanton den Trägerschaften der RGSK Vorgaben und weitere Hinweise für deren Überarbeitung mitgeteilt.

Die in den RGSK vorgeschlagenen Massnahmen werden in einem an Nachhaltigkeitskriterien orientierten Verfahren aus kantonaler Sicht evaluiert und priorisiert. Ziel ist es, gegenüber den Regionen und – für den Agglomerationsperimeter auch gegenüber dem Bund – eine an Wirksamkeitskriterien sowie dem Finanzrahmen orientierte Massnahmenliste festzulegen. Die Gliederung der Massnahmenliste erfolgt nach verschiedenen Prioritätskategorien.

Der Bericht bildet damit auch die fachliche Grundlage für die Anträge des Regierungsrates des Kantons Bern an das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr-, Energie und Kommunikation (UVEK) vom Dezember 2016 betreffend der Agglomerationsprogramme Verkehr + Siedlung der 3. Generation und der Mitfinanzierung der darin enthaltenen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.

## 1.2 Rechtlicher Stellenwert der RGSK

Nach Art. 98a BauG dienen die RGSK der Planung und Abstimmung der Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung in den RGSK-Regionen. Um die Koordination zwischen ihnen und den ähnliche Ziele verfolgenden Agglomerationsprogrammen zu gewährleisten, sollen sie im Agglomerationsperimeter das Agglomerationsprogramm nach Bundesrecht mit einschliessen<sup>2</sup>.

Die RGSK werden in der vorliegenden Synthese untereinander sowie mit der kantonalen Planung abgestimmt („Synthese“). Das Ergebnis des Syntheseprozesses – dargestellt im vorliegenden Bericht – dient als Basis für die kantonale Planung in den Bereichen Richtplanung<sup>3</sup>, Strassen<sup>4</sup> und ÖV<sup>5</sup> sowie als wichtiger Hinweis für die Überarbeitung der RGSK durch die regionalen Träger.

---

<sup>2</sup> Vgl. Art. 98a Abs. 2 BauG; in den vorliegenden RGSK sind noch nicht alle Agglomerationsprogramme vollständig integriert worden. Eine vollständige Integration findet sich in den Regionen Biel/Bienne-Seeland und Bern-Mittelland. Zurzeit noch eigenständige Agglomerationsprogramme gibt es in den Regionen Emmental (AP Burgdorf), Thun Oberland-West (AP Thun) und Oberaargau (AP Langenthal). Oberland-Ost (AP Interlaken) verzichtet auf eine Eingabe eines Agglomerationsprogramms der 3. Generation.

<sup>3</sup> Periodische Teilrevisionen des kantonalen Richtplans.

<sup>4</sup> Strassennetzplan nach Art. 24 SG sowie Rahmenkredit nach Art. 52 SG.

Die RGSK wurden unter Berücksichtigung der Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung überarbeitet. Die regionalen Träger beschliessen das definitive RGSK als regionalen Teilrichtplan und reichen diesen beim Kanton zur Genehmigung ein. Das genehmigte RGSK stellt dann einen behördenverbindlichen regionalen Teilrichtplan mit der Bindungswirkung von Art. 98 Abs. 3 BauG dar.

### 1.3 Aufbau und Vorgehen

Der Synthesebericht 2016 ist wie folgt aufgebaut:

- In den Kapiteln 2 und 3 wird der methodisch-institutionelle Rahmen der RGSK zusammengefasst und deren Grundlage – die kantonalen Strategien zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung – beschrieben. Dabei wird auch ausführlich auf den Zusammenhang zwischen RGSK und Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung (AP V+S) der 3. Generation eingegangen.
- Kapitel 4 befasst sich mit der erwarteten Entwicklung von Siedlung und Verkehr bis zum Jahr 2030 aus kantonaler Perspektive und zeigt die Notwendigkeit einer kantonalen Prioritätensetzung insbesondere aufgrund der finanzpolitischen Rahmenbedingungen.
- In Kapitel 5 werden die sieben RGSK im Überblick vorgestellt. Hierzu wird zuerst jedes RGSK steckbriefartig vorgestellt. Anschliessend werden der Stand der Umsetzung sowie der Bezug zur vorangehenden Generation erläutert und die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung zusammengefasst und darauf aufbauend die RGSK aus kantonaler Sicht gewürdigt.
- In Kapitel 6 werden die in den RGSK enthaltenen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen – nach verschiedenen Kategorien gegliedert – vorgestellt.
- Kapitel 7 fasst die Ergebnisse der Massnahmenbeurteilung zusammen und bildet damit den Schwerpunkt des Syntheseberichts.
- In Kapitel 8 werden darauf aufbauend Schlussfolgerungen zu den prioritären Massnahmen gezogen, einerseits für die einzelnen RGSK, andererseits aus gesamtkantonaler Sicht.
- Die Anhänge enthalten Ausführungen zur verwendeten Methodik für die Massnahmenbeurteilung, eine vollständige Liste aller in den RGSK enthaltenen Massnahmen und detailliertere Ausführungen zu den Ergebnissen der kantonalen Vorprüfung der RGSK.

---

<sup>5</sup> Investitionsrahmenkredit und Angebotsbeschluss nach Art. 14 ÖVG.

Der vorliegende Synthesebericht wurde in mehreren Teilschritten erarbeitet:

- Für die Durchführung der kantonalen Vorprüfung der RGSK zeichnet das Amt für Gemeinden und Raumordnung verantwortlich. An der Vorprüfung sind eine Vielzahl weiterer Ämter – insbesondere die Verkehrsämter der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion – beteiligt gewesen. Die Ergebnisse der Vorprüfung sind im Vorprüfungsbericht zu den RGSK umfassend dokumentiert.
- Sämtliche in den RGSK enthaltenen Verkehrsmassnahmen wurden nach einer Vielzahl von Kriterien in einem Excel-Tool erfasst. Das Tool bildet die Basis für die Bewertung der Massnahmen und für die Analyse der finanziellen Auswirkungen dieser Massnahmen. Die eigentliche Bewertung der Verkehrsmassnahmen erfolgte federführend durch die Verkehrsämter der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion.
- Zur Beurteilung der Siedlungsmassnahmen führte das Amt für Gemeinden und Raumordnung einen Workshop durch.
- Der Synthesebericht 2016 selbst wurde federführend durch das Projektbüro RGSK erstellt.

## 2 Methodisch-institutioneller Rahmen

### 2.1 RGSK 2. Generation und Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung 3. Generation

#### 2.1.1 Der Berner Ansatz der flächendeckenden Abstimmung Verkehr und Siedlung

Für den Kanton Bern – als flächen- und bevölkerungsmässig zweitgrössten Kanton in der Schweiz – ist eine gut ausgebaute regionale Planungsstufe unerlässlich. Die Teilregionen des Kantons unterscheiden sich in zahlreichen raumrelevanten Merkmalen stark (Topografie, Bevölkerung, Bevölkerungsdichte, Wirtschafts- und Siedlungsstruktur, Verkehrsnetz usw.).

Mit der Strategie für Agglomerationen und Regionale Zusammenarbeit (SARZ) sowie der Einführung von Regionalkonferenzen wurden die organisatorischen Grundlagen für die regionale Planungsstufe den aktuellen Anforderungen angepasst. Ergänzend dazu wurde im Baugesetz des Kantons Bern sowie im kantonalen Richtplan 2006 die regionale Richtplanung massiv gestärkt, indem ihr wichtige Aufgaben übertragen wurden und die Planungsmethodik vorgegeben wurde. Das zentrale regionale Instrument ist das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK), welchem eine Art Scharnierfunktion zwischen den kommunalen und den kantonalen Planungen zukommt. Das RGSK gewährleistet eine gesamthafte regionale Sichtweise, integriert die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung nach Bundesrecht und stärkt damit die Eigenständigkeit der Regionen selbst dort, wo noch keine Regionalkonferenzen geschaffen wurden.

In den Jahren 2009 bis 2012 wurden die RGSK der ersten Generation erarbeitet. Sie beinhalten die Agglomerationsprogramme V+S der zweiten Generation. Die RGSK wurden Ende 2012 als regionale Teilrichtpläne vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) genehmigt und in Kraft gesetzt. Damit wurde die flächendeckende Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung behördenverbindlich festgelegt. Die fundierten regionalen Planungen erlauben es dem Kanton, seine Planungen auf solide regionale Vorentscheide abzustützen und für das ganze Kantonsgebiet die raumordnungspolitischen Prioritäten – namentlich bei den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur – zu setzen. Dies ist mit dem vom Regierungsrat am 13. Juni 2012 genehmigten kantonalen Synthesebericht RGSK 2012 erfolgt<sup>6</sup>: Die in der kantonalen RGSK-Synthese priorisierten Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen sind in das kantonale Planungs- und Finanzierungsinstrumentarium<sup>7</sup> eingeflossen.

Mit der Überarbeitung der RGSK (= RGSK 2. Generation / AP V+S 3. Generation) wurden die regionalen Instrumente von 2014 bis 2016 aktualisiert und weiterentwickelt.

---

<sup>6</sup> BVE/JGK (2012), Synthesebericht 2012.

<sup>7</sup> Es handelt sich dabei um den kantonalen Richtplan, den Strassennetzplan und den IRK Strasse, den Angebotsbeschluss ÖV und den IRK ÖV sowie den Sachplan Veloverkehr.



### 2.1.2 Integration des AP V+S im RGSK

In ihrer Funktion decken sich die Agglomerationsprogramme mit den RGSK, nur fokussieren sie sich auf die Abstimmung von Verkehr und Siedlung in den gemäss Bundesamt für Statistik definierten Agglomerationen.

Die erste Generation der Berner Agglomerationsprogramme wurde in den Agglomerationen erarbeitet und 2007 beim Bund zwecks Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen eingereicht. Der Synthesebericht 2007 fasste sie zu einer gesamtkantonalen Sicht zusammen und stimmte sie mit der kantonalen Planung ab<sup>8</sup>.

Aufgrund der guten Erfahrungen und gestützt auf die Einführung von SARZ 2006 lag die Integration des Agglomerationsprogramms in das behördenverbindliche RGSK daher auf der Hand und wurde von Art. 98a Abs. 2 BauG auch explizit vorgeschrieben: „Das RGSK beinhaltet das Agglomerationsprogramm nach Bundesrecht“. Diese Integration wurde mit der Erarbeitung der ersten Generation RGSK von 2009 bis 2012 und der zweiten Generation Agglomerationsprogramme inhaltlich vollzogen. Zusammen mit dem kantonalen Synthesebericht RGSK 2012 wurden per Ende 2012 die RGSK / Agglomerationsprogramme 2. Generation beim Bund eingereicht.

Dies führte dazu, dass der Bund sowohl in der ersten wie auch in der zweiten Generation namhafte Beiträge an wichtige Infrastrukturinvestitionen des Agglomerationsverkehrs gewährte. Alleine in der zweiten Generation AP V+S stellt der Bund für die Jahre 2015–2018 die Unterstützung von rund 50 wichtigen Verkehrsprojekten in den Agglomerationen Bern, Biel, Burgdorf, Interlaken, Langenthal und Thun mit einem Betrag von 325 Millionen Franken in Aussicht.

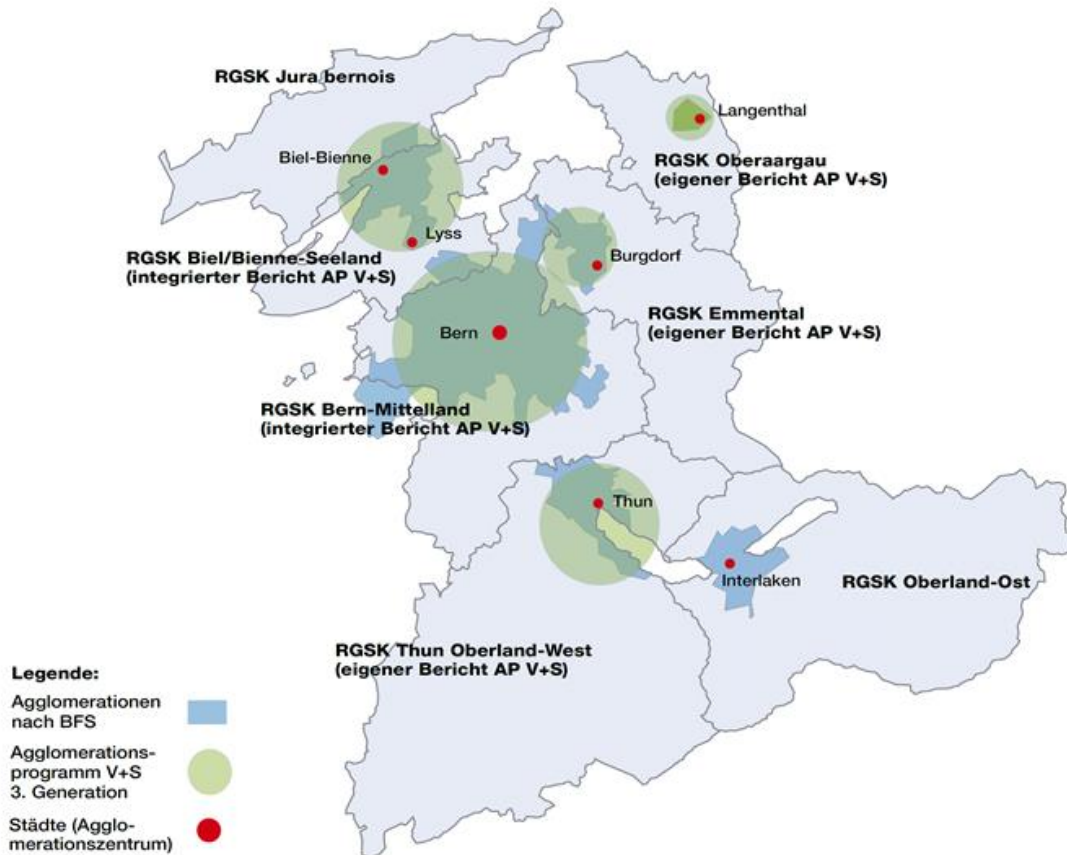
Die vollständige Integration des Agglomerationsprogramms in das RGSK soll nicht nur das regionale Planungsinstrumentarium vereinfachen, sondern auch die räumliche Gesamtsicht der ganzen Region ermöglichen. Selbst dort, wo die Agglomerationsprogramme eigenständige Berichte darstellen, sind sie materiell mit dem RGSK abgestimmt und die wesentlichen Inhalte über das RGSK behördenverbindlich festgelegt.

Im Hinblick auf die per Ende 2016 beim Bund einzureichenden Agglomerationsprogramme der 3. Generation gilt es festzuhalten, dass die Agglomeration Interlaken auf die Erstellung eines 3. Agglomerationsprogrammes verzichtet. Die Agglomerationen Bern, Biel-Lyss, Burgdorf, Langenthal und Thun reichen – wie in den vorherigen beiden Generationen – hingegen wiederum ein Agglomerationsprogramm ein.

---

<sup>8</sup> Synthesebericht 2007 – Auswertung und Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Langenthal und Interlaken aus der Sicht des Kantons, 4. Dezember 2007.

Abbildung 2-1: Karte: RGSK und Agglomerationsprogramme

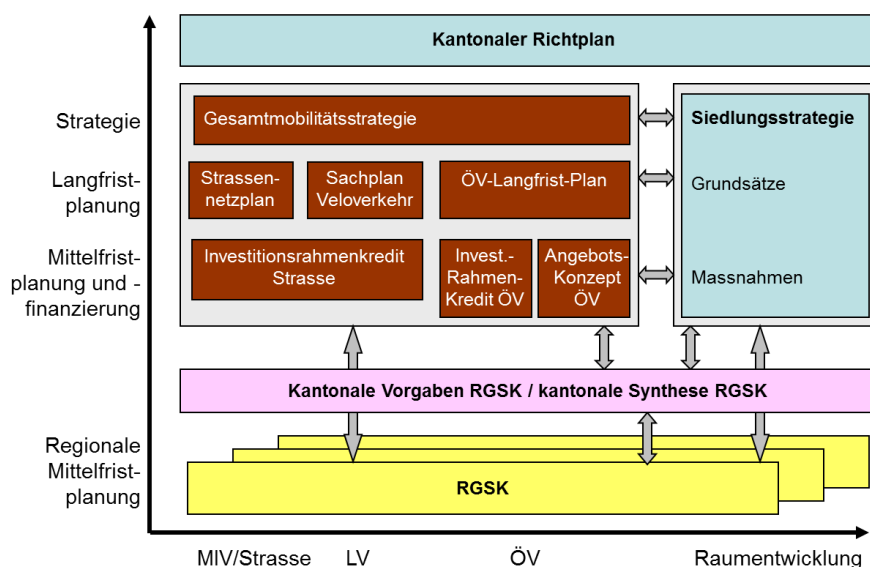


## 2.2 Einordnung der RGSK in das kantonale Planungsinstrumentarium

Zentral für das Gelingen der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist die erfolgreiche Verknüpfung zwischen der (strategischen) Verkehrsplanung, der kantonalen Richtplanung und der mittelfristigen Finanzplanung. Das gesamte Planungs- und Finanzierungsinstrumentarium der Regions- und Kantonebene in den Bereichen Verkehr und Siedlung wurde darauf ausgerichtet.

Die RGSK bilden die regionale Grundlage für diesen Planungsprozess: Sie schlagen aus ihrer spezifisch regionalen Sicht die weiteren Entwicklungsschritte und Massnahmen vor. Ihre Vorschläge werden in der Synthese aus kantonalen Sicht zusammengefasst und priorisiert, um dann einerseits in der regionalen Planung und andererseits auch in der kantonalen Richt- und Infrastrukturplanung berücksichtigt zu werden.

Abbildung 2-2: Zusammenspiel zwischen Planungs- und Finanzierungsinstrumenten



## 2.3 Der Prozess zur Erarbeitung der RGSK der 2. Generation

### 2.3.1 Grundlagen

Das RGSK ist ein behördenverbindliches regionales Konzept nach Art. 98 Abs. 3 BauG. Es wird von der Regionalkonferenz oder von den Planungsregionen sowie den Verkehrskonferenzen gestützt auf Vorgaben des Kantons erarbeitet, mit der kantonalen Planung abgestimmt und schliesslich als regionaler Teilrichtplan festgesetzt und vom Kanton genehmigt.

In Art. 98a BauG werden Aufgaben und Inhalt des RGSK festgelegt. Im Massnahmenblatt B\_09 des kantonalen Richtplans werden sie konkretisiert und der RGSK Prozess definiert. Gestützt darauf hat der Regierungsrat am 21. Februar 2014 die Leitfäden „RGSK-Vorgaben“ sowie „RGSK-Handbuch“ verabschiedet.<sup>9</sup> Diese beschreiben detailliert die Mindestinhalte eines RGSK (Vollzugs- und Prüfungsaufträge für die Regionen) sowie Methodik und Vorgehen zu dessen Erarbeitung.

Bei der Erarbeitung der RGSK 2. Generation handelt es sich um eine zielgerichtete Überarbeitung und Aktualisierung der bestehenden rechtskräftigen RGSK der 1. Generation:

- RGSK Bern-Mittelland (genehmigt am 19. Oktober 2012)
- Richtplan / RGSK Biel/Bienne-Seeland (genehmigt am 22. Oktober 2012)
- RGSK Emmental (genehmigt am 22. Oktober 2012)
- RGSK Oberaargau (genehmigt am 23. Oktober 2012)
- RGSK Thun Oberland-West (genehmigt am 26. November 2012)

<sup>9</sup> BVE/JGK (2014), Leitfaden „RGSK-Vorgaben“ und Leitfaden „RGSK-Handbuch“ (RRB 491/2014).

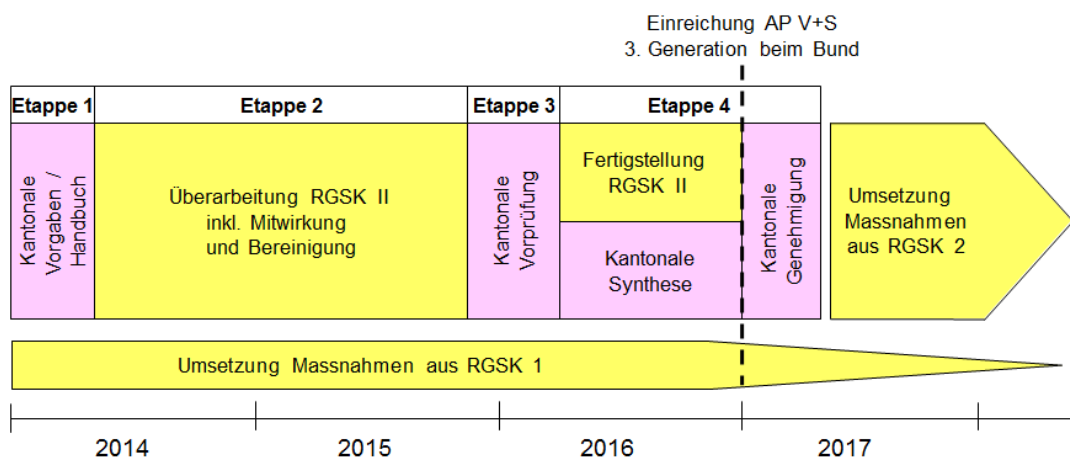
- RGSK Oberland-Ost (genehmigt am 29. November 2012)
- CRTU Jura bernois (genehmigt am 10. Januar 2013)

### 2.3.2 Prozess im Zeitablauf

Der RGSK-Prozess läuft im Vierjahresrhythmus ab und lässt sich in vier Etappen gliedern. Abbildung 2-3 zeigt den Prozess im zeitlichen Ablauf.

- Bereitstellung der kantonalen Vorgaben und Handbuch: 6 Monate
- Überarbeitung der RGSK (RGSK 2. Generation): 18 Monate
- Kantonale Synthese und Vorprüfung: 4 Monate
- Überarbeitung und Fertigstellung RGSK 2. Generation: 8 Monate
- Genehmigung RGSK und Umsetzung der Massnahmen

Abbildung 2-3: Der Prozess zur Erarbeitung der RGSK der 2. Generation im Zeitablauf



Im Rahmen der RGSK-Bearbeitung sind die folgenden Verfahrensphasen zu unterscheiden:

- **Mitwirkung** (Art. 58 BauG): Der Entwurf des RGSK wird einer öffentlichen Mitwirkung unterzogen. Mitwirken kann grundsätzlich jeder, der von den Inhalten berührt sein könnte. Es gibt keine Legitimationsvoraussetzungen wie im Einspracheverfahren. Existiert noch keine Regionalkonferenz, so findet die Mitwirkung parallel in allen betroffenen Planungsregionen statt.
- **Vorprüfung** (Art. 59 BauG): Der bereinigte Entwurf wird von den regional zuständigen Behörden zuhanden des Kantons verabschiedet (Regionalkonferenz oder alle beteiligten Planungsregionen parallel). Die kantonale Vorprüfung erfolgt koordiniert durch das AGR.
- **Abstimmung mit der kantonalen Planung (Synthese)**: Parallel zur Vorprüfung findet die Abstimmung der RGSK mit der kantonalen Planung statt (kantonale Synthese). Aus der kantonalen Synthese ergeben sich die Prioritäten, die für die Region verbindlich sind. Der Entwurf RGSK 2. Generation geht mit den sich aus Vorprüfung und Synthese ergebenden Auflagen und Vorbehalten zurück an die Region, welche das RGSK überarbeitet.

Eine erneute Mitwirkung und zweite Vorprüfung ist erforderlich, wenn gegenüber der ersten Mitwirkung grundlegend neue Themen aufgegriffen werden oder erhebliche inhaltliche Änderungen vorgenommen werden.

- **Beschluss des RGSK als regionaler Teilrichtplan** (Art. 98a Abs. 4): Die zuständigen regionalen Behörden (Regionalkonferenz oder alle beteiligten Planungsregionen parallel) beschliessen das RGSK als (gemeinsamen) regionalen Teilrichtplan und reichen es beim AGR zur Genehmigung ein.
- **Genehmigung** (Art. 61 BauG): Das AGR genehmigt das RGSK als regionalen Teilrichtplan. Darauf tritt es in Kraft und ist für die Region und die beteiligten Gemeinden behördenverbindlich.

## 3 Ausgangslage: Kantonale Strategien in Verkehr und Siedlung

### 3.1 Siedlung

Die Lenkung der Siedlungsentwicklung an zentrale, gut erschlossene Lagen unter Schonung der Kulturlandflächen stellt eine der grössten Herausforderungen für die Raumplanung im Kanton Bern dar. Der vom Bundesrat am 4. Mai 2016 genehmigte kantonale Richtplan 2030<sup>10</sup> und das revidierte Baugesetz des Kantons Bern<sup>11</sup> setzen das teilrevidierte eidgenössische Raumplanungsgesetz RPG verbindlich um. Die Richtlinien der Regierungspolitik 2015 bis 2018, die Wirtschaftsstrategie 2025 sowie die Gesamtmobilitätsstrategie 2008 stützen diese Sicht<sup>12</sup>.

Der Bodenverbrauch, das Siedlungswachstum und eine unterschiedliche ökonomische und demografische Entwicklung in den verschiedenen Regionen prägten in den letzten Jahren die Raumentwicklung im Kanton Bern. Der Raum soll sich durch ein Siedlungswachstum nach innen und eine Konzentration der Bautätigkeit auf gut erschlossene Lagen nachhaltiger entwickeln. Dadurch soll der Flächenverbrauch pro Person verringert und wertvolles Kulturland geschont werden. Für die im Raumkonzept des Richtplans 2030 festgelegten unterschiedlichen Raumtypen werden dazu verschiedene räumliche Entwicklungsziele definiert<sup>13</sup>. Gleichzeitig schafft der Kanton damit die räumlichen Voraussetzungen für eine Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung im Schweizer Durchschnitt.

Im kantonalen Richtplan 2030 wird für die Siedlungsentwicklung im Kanton Bern daher folgende übergeordnete Zielsetzung festgelegt: *Die Siedlungsentwicklung des Kantons orientiert sich an den drei Dimensionen der nachhaltigen Entwicklung. Die Voraussetzungen werden geschaffen, um im Bereich Siedlung die im Raumkonzept Kanton Bern angestrebte räumliche Entwicklung zu ermöglichen und dabei eine hohe Umwelt- und Lebensqualität zu erhalten, beziehungsweise zu fördern. Die Siedlungsentwicklung erfolgt konzentriert, schwergewichtig in gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen zentralen Lagen. Der Grundsatz „Innenentwicklung vor Aussenentwicklung“ gilt im ganzen Kanton; die Siedlungsentwicklung nach innen wird entsprechend gefördert.*

Diese Ziele werden mit folgenden Stossrichtungen und Massnahmen umgesetzt:

- Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung verbessern;
- Siedlungsentwicklung nach innen fördern und nach aussen beschränken;

---

<sup>10</sup> Regierungsrat des Kantons Bern (2015): Kantonaler Richtplan 2030.

<sup>11</sup> Baugesetz Kanton Bern, Änderungen vom 16.3.2016.

<sup>12</sup> Siehe dazu im Detail: Regierungsrat des Kantons Bern (2014): Richtlinien der Regierungspolitik 2015–2018, Ziel 1 „Nachhaltige Raumentwicklung fördern“; Regierungsrat des Kantons Bern (2014), Raumplanungsbericht 2014; Regierungsrat des Kantons Bern (2011): Wirtschaftsstrategie 2025, Ziff. 7.7.5; Regierungsrat des Kantons Bern (2008): Gesamtmobilitätsstrategie.

<sup>13</sup> Siehe dazu im Detail: Regierungsrat des Kantons Bern (2015): Kantonaler Richtplan 2030, Raumkonzept und MB C\_01 sowie C\_02. Es wird zwischen folgenden Raumtypen unterschieden: Urbane Kerngebiete (UK), Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (AE), Zentrumsnahe ländliche Gebiete (ZL), Hügel- und Berggebiete (HB), Hochgebirgslandschaft.

- Siedlungsqualität unter Berücksichtigung von Ortsbildqualitäten, Natur und Landschaft erhalten und aufwerten;
- Attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schaffen.

Mit der gezielten Weiterentwicklung der RGSK und der AP V+S wird die regionale Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung weiter gestärkt. Diese Stossrichtung wird folgendermassen umgesetzt<sup>14</sup>:

- Die Siedlungsentwicklung orientiert sich schwerpunktmässig an den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen des ÖV. Die in den RGSK festgelegten Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete haben dabei strenge Anforderungen in Bezug auf die Erschliessungsqualität und Mindestdichte zu erfüllen.<sup>15</sup>
- Siedlungserweiterungen werden auf die bestehenden oder geplanten Verkehrsinfrastrukturen abgestimmt. Damit werden kurze Wege innerhalb des Siedlungsgebietes ermöglicht und Voraussetzungen für die Aufwertung von Zentrumsgebieten geschaffen. Der kantonale Richtplan 2030 legt das maximale Siedlungsgebiet quantitativ fest. Die regionale Abstimmung der Erweiterung der Siedlungsgebiete erfolgt über die RGSK. Dazu werden, in Bezug auf die Erschliessungsanforderungen, zu erreichende Mindestdichten und Ausschlussbarkeit weiterer vorrangiger Nutzungen präzise Vorgaben gemacht.<sup>16</sup>
- Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen werden mit den Zielen der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebot werden primär dort weiterentwickelt, wo die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung liegen. Diese Koordination erfolgt auf kantonaler Ebene mit der vorliegenden RGSK-Synthese.
- Verkehrsintensive Vorhaben (VIV) werden an gut erschlossene Lagen gelenkt. Kantonale VIV-Standorte werden im kantonalen Richtplan bezeichnet. Regionale VIV-Standorte werden in den RGSK festgelegt.<sup>17</sup>

Die weiteren Stossrichtungen im Bereich Siedlung des kantonalen Richtplans haben ebenfalls konkrete Auswirkungen auf die RGSK:

- Programm Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft (ESP)<sup>18</sup>: Im Rahmen des ESP-Programms fördert der Kanton Bern seit 1989 die Bewirtschaftung und Realisierung der im kantonalen Richtplan festgelegten Entwicklungsschwerpunkte als Standorte für wirtschaftliche Aktivitäten von kantonaler Bedeutung.

---

<sup>14</sup> Die Umsetzung auf Ebene der Massnahmen erfolgt u. a. mit folgenden Massnahmenblättern: A\_01 (Baulandbedarf Wohnen bestimmen); A\_05 (Baulandbedarf Arbeiten bestimmen); A\_06 (Fruchtfolgeflächen schonen); B\_01 (Verkehrsintensive Vorhaben); B\_02 (Massnahmen Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr); B\_04 (Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen); B\_05 (Strassennetzplan); B\_09 (Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte); B\_10 (Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr bestimmen).

<sup>15</sup> BVE/JGK (2014), Leitfaden „RGSK Vorgaben“; Vollzugauftrag VA 1 Siedlung.

<sup>16</sup> BVE/JGK (2014), Leitfaden „RGSK Vorgaben“; Vollzugauftrag VA 2 Siedlung.

<sup>17</sup> BVE/JGK (2014), Leitfaden „RGSK Vorgaben“; Prüfungsauftrag PA 3 Siedlung.

<sup>18</sup> MB C\_04 (Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP realisieren). <http://www.be.ch/esp>.

- Regionale Arbeitszonenbewirtschaftung<sup>19</sup>: Mit der Arbeitszonenbewirtschaftung wird eine Übersicht über die verfügbaren Flächen für die Arbeitsnutzung geschaffen. Damit werden auf überkommunaler Ebene die Verteilung der Arbeitszonen und die Zusammenarbeit der Gemeinden in diesem Bereich gefördert.
- Prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen von kantonaler Bedeutung<sup>20</sup>: In der vorliegenden kantonalen Synthese RGSK legt der Kanton diejenigen Gebiete aus den RGSK fest, welche sich für eine Wohnnutzung, respektive eine gemischte Nutzung Wohnen/Arbeiten mit einem hohen Anteil Wohnen besonders gut eignen. Diese Gebiete werden in den kantonalen Richtplan aufgenommen.
- Siedlungsentwicklung nach innen<sup>21</sup>: Der Grundsatz „Innenentwicklung vor Aussenentwicklung“ führt auch für die Regionen zu konkreten Massnahmen: So erarbeiten sie im Rahmen der RGSK Massnahmen zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen und nehmen die Bezeichnung von Siedlungstrenngürteln, respektive regionalen Siedlungsbegrenzungslinien vor.<sup>22</sup>

Am 11. Juni 2014 wurde die Kulturlandinitiative „Initiative zum Schutz des Kulturlandes“ im Kanton Bern eingereicht. Der Regierungsrat hat zuhanden des Grossen Rates am 16. September 2015 seinen Gegenvorschlag in Form einer Änderung des Baugesetzes verabschiedet. Der Grosse Rat hat im ersten Quartal 2016 die Kulturlandinitiative behandelt und dem Gegenvorschlag zugestimmt. Die Änderung des BauG vom 16.3.2016 erhöht den Schutz der landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie der Fruchtfolgeflächen (FFF). Nach Art. 8b dürfen FFF nur unter den im Bundesrecht festgelegten Voraussetzungen eingezont und für andere bodenverändernde Nutzungen beansprucht werden, wenn das verfolgte Ziel ohne Beanspruchung von FFF nicht sinnvoll erreicht werden kann und eine kompakte Anordnung des Siedlungsgebiets, eine flächensparende Anordnung von Bauten und Anlagen in hoher Qualität, eine besonders hohe Nutzungsdichte sowie eine dem Raumtyp entsprechende, gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sichergestellt ist. Eingezonte oder durch andere bodenverändernde Nutzungen beanspruchte FFF sind prinzipiell zu kompensieren. Von der Kompensation kann nur in wenigen (im Baugesetz aufgeführten) Ausnahmefällen abgesehen werden, zum Beispiel für die Umsetzung von gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben. Aufgrund des erhöhten Schutzes der Kulturlandflächen gelten für Einzonungen von Kulturland, respektive FFF für Wohnen und Arbeiten noch höhere Anforderungen – grössere Einzonungsbegehren bedürfen so zwingend einer Verankerung in den RGSK sowie einer Aufnahme in den kantonalen Richtplan.

---

<sup>19</sup> MB A\_05 (Baulandbedarf Arbeiten bestimmen).

<sup>20</sup> MB A\_08 (Prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen von kantonaler Bedeutung fördern).

<sup>21</sup> MB A\_07 (Siedlungsentwicklung nach innen fördern).

<sup>22</sup> BVE/JGK (2014), Leitfaden „RGSK Vorgaben“; Vollzugauftrag VA 3 Siedlungstrenngürtel bezeichnen und Prüfungsauftrag PA2 Überkommunale Siedlungsbegrenzungslinien festlegen.



## 3.2 Verkehr

Die verkehrspolitischen Grundsätze sind in der Kantonsverfassung (Art. 34), im Strassengesetz<sup>23</sup>, im Gesetz über den öffentlichen Verkehr<sup>24</sup> und im Richtplan des Kantons Bern verankert. Mit der Gesamtmobilitätsstrategie<sup>25</sup> werden diese **Grundsätze** weiter konkretisiert. Sie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Ein leistungsfähiges Verkehrsnetz und -angebot soll die erforderliche Mobilität für die gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen.
- Die finanziellen Mittel sollen wirtschaftlich und abgestimmt auf die langfristige Finanzplanung eingesetzt werden. Es sollen diejenigen Projekte prioritär realisiert werden, die am meisten Wirkung pro eingesetzten Franken erzielen.
- Für alle Bevölkerungsgruppen und alle Regionen ist eine Basiserschliessung zu gewährleisten.
- Die Umweltbelastungen durch Bau, Unterhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen und die Belastungen für die Bevölkerung sollen minimiert werden.
- Die Betriebsbereitschaft soll im Strassen- und im Schienenverkehr hoch sein.

Die obigen Grundsätze sind untereinander nicht widerspruchsfrei. Es bestehen Spannungsfelder, die für die vergangene und auch die zukünftige bernische Verkehrspolitik zu folgenden zentralen **Herausforderungen** führen:

- Die Erreichbarkeit ist insbesondere in Agglomerationen mindestens auf dem heutigen guten Niveau zu halten und damit die Standortattraktivität sicherzustellen.
- Trotz knappen finanziellen Mitteln sind die nötigen Angebote bereitzustellen (Substanzerhaltung und Neubauten) und dabei auch Sicherheit und Solidarität aufrechtzuerhalten.
- Die negativen Folgen des Verkehrs sind in den Bereichen Energie und Umwelt weiter zu vermindern, dies obschon eine weitere Verkehrszunahme zu erwarten ist.

Die wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze in diesem Kontext sind:

- **Vermeiden** der Verkehrszunahme, insbesondere durch die Abstimmung der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung.<sup>26</sup>
- **Verlagern**: Der Anteil von ÖV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr muss sich vergrössern.
- **Verträglich abwickeln**: Der verbleibende Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln.

---

<sup>23</sup> Art. 3 SG.

<sup>24</sup> Art. 1 ÖVG.

<sup>25</sup> Regierungsrat des Kantons Bern (2008), Gesamtmobilitätsstrategie.

<sup>26</sup> Mit Vermeiden der Verkehrszunahme ist wie im restlichen Bericht primär eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gemeint.

Als Handlungsmaxime bei der Prüfung von Ausbauten gelten zudem folgende Punkte:

- **Nachfragebeeinflussung und Verkehrsmanagement vor Neubauten:** Bevor neu gebaut wird, sollen Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und zur besseren betrieblichen Abwicklung geprüft werden.
- **Infrastrukturausbauten priorisieren – robuste und wirksame Massnahmen bevorzugen:** Ins Verkehrsangebot soll dort investiert werden, wo sich die wichtigsten Engpässe abzeichnen, der grösste Beitrag zum Wirtschaftswachstum geleistet wird und die raumplanerischen Ziele unterstützt werden. "Robust" sind Massnahmen, wenn sie unter verschiedenen Entwicklungsszenarien diese Bedingungen erfüllen.

Der Kanton Bern stellt sich diesen Herausforderungen. Er hat hierzu sein Planungsinstrumentarium im Bereich Verkehr überarbeitet und vervollständigt.

- Im Strassennetzplan, im ÖV-Langfristplan sowie im Sachplan Veloverkehr werden die langfristigen Schwerpunkte festgelegt.<sup>27</sup>
- Im Investitionsrahmenkredit Strasse sowie weiteren kantonsstrassenbezogenen Rahmenkrediten (Lärmschutz, baulicher Unterhalt), im Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr und im ÖV-Angebotsbeschluss werden für jeweils vier Jahre die an den obigen Zielsetzungen orientierten Aktivitäten definiert.
- Auf der regionalen Ebene werden basierend auf Vorgaben parallel und abgestimmt mit den oben erwähnten kantonalen Instrumenten die RGSK entwickelt.

Der Kanton Bern hat, ausgehend von den obigen Grundsätzen, folgende Strategien für seine Verkehrspolitik festgelegt:

---

<sup>27</sup> Der Strassennetzplan 2014–2029 ist 2013 in Kraft getreten, der kantonale Sachplan Veloverkehr 2014. Die langfristige ÖV-Planung erfolgt mit der STEP-Eingabe des Kantons. Ein eigentlicher ÖV-Langfristplan wird nicht erarbeitet, sondern im kantonalen Angebotskonzept (Kapitel 5) eingebettet. Dabei liegt der Fokus insbesondere auf der langfristigen Entwicklung der Bahn und nicht auf der flexibler planbaren Entwicklung des Busangebots, dessen mittel- bis langfristige Entwicklung i.d.R. im RGSK geplant wird.

**Abbildung 3-1: Überblick über die Strategien des Kantons Bern im Verkehr gemäss Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern**

<p><b>1 Generelle Strategien</b></p> <p>a) Die Mobilitätspolitik des Kantons Bern ist verkehrsträgerübergreifend. Sie basiert auf den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung.</p> <p>b) Das Mobilitätssystem ist leistungsfähig.</p> <p>c) Das Mobilitätssystem ist verträglich.</p> <p>d) Der Kanton Bern setzt Schwerpunkte.</p> <p>e) Der Kanton Bern verfügt über die notwendigen Voraussetzungen, um eine umfassende Gesamtverkehrspolitik zu betreiben.</p>
<p><b>2 Fuss- und Veloverkehr</b></p> <p>a) Der Fuss- und der Veloverkehr ("Langsamverkehr") sind die tragenden Säulen der Feinerschliessung im Personenverkehr.</p> <p>b) Die Infrastrukturen für den Langsamverkehr sind sicher und attraktiv.</p> <p>c) Der Langsamverkehr im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs wird gefördert.</p>
<p><b>3 Öffentlicher Verkehr</b></p> <p>a) Der Marktanteil des ÖV wird zulasten des MIV erhöht.</p> <p>b) Die Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs wird erhöht.</p> <p>c) Das ÖV-Angebot ist attraktiv, die Qualität ist hoch.</p> <p>d) Der ÖV ist umweltschonend und energieeffizient.</p> <p>e) Die Finanzierung ist sichergestellt.</p> <p>f) Die Rollenteilung und die ÖV-Landschaft sind zukunftstauglich.</p>
<p><b>4 Motorisierter Individualverkehr</b></p> <p>a) Der Kanton Bern verfügt über ein leistungsfähiges und sicheres Strassennetz, und die hohe Erreichbarkeit ist sichergestellt.</p> <p>b) Optimierung hat Vorrang vor dem Ausbau.</p> <p>c) Der Strassenraum wird für alle attraktiv gestaltet.</p>
<p><b>5 Güterverkehr</b></p> <p>a) Der Kanton Bern unterstützt die Verlagerungspolitik des Bundes.</p> <p>b) Der Kanton unterstützt eine Reduktion der Belastungen im regionalen Güterverkehr.</p> <p>c) Der Kanton unterstützt den Ausbau der Strasseninfrastruktur auf 40 Tonnen Gesamtgewicht auf ausgewählten Verkehrsachsen.</p>
<p><b>6 Luftverkehr</b></p> <p>a) Die Anbindung des Kantons Bern an den internationalen Luftverkehr wird unterstützt.</p> <p>b) Der Luftverkehr wird möglichst umweltschonend abgewickelt.</p>

Der Kanton Bern verfolgt langfristig die Vision der 2000-Watt-Gesellschaft.<sup>28</sup> Dies bedeutet, dass der **Energieverbrauch** gesenkt und der Anteil erneuerbarer Energien erhöht werden muss. Entgegen dem Gebäudebereich konnten im Verkehr bisher noch keine grösseren Fortschritte erzielt werden. Hier setzt der Kanton Bern mit dem Bericht Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr<sup>29</sup> an.

<sup>28</sup> Kantonale Energiestrategie 2006.

<sup>29</sup> Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr, Bericht 2015.

Aufgrund der Kompetenzteilung zwischen Bund und Kanton ist der Handlungsspielraum des Kantons beschränkt. Insbesondere im Bereich der weichen Massnahmen und der Anreize besteht aber noch Potenzial. Aus diesen Überlegungen wurden sechs Stossrichtungen zur Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr abgeleitet:

- Mobilitätsmanagement
- Langsamverkehr
- Elektromobilität im MIV
- Raumplanung
- Öffentlicher Verkehr
- Anreize

Zu diesen Stossrichtungen, die sich in die Ziele und Bestrebungen der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie und die Strategien der RGSK einfügen, setzt der Kanton Massnahmen um. Das Thema Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr wird implizit auch bereits in den RGSK bearbeitet und soll in der nächsten Generation ein grösseres Gewicht erlangen.

Ein weiteres zentrales strategisches Element der Verkehrspolitik und der Verkehrsplanung im Kanton Bern ist die **Strassenverkehrssicherheit**. Der Kanton Bern verfolgt eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf mehreren Ebenen aktiv.

Für die Kantonsstrassen betreibt das kantonale Tiefbauamt ein Black Spot Management (BSM) gemäss VSS Norm 641 724. Dabei werden sogenannte Unfallschwerpunkte im Strassennetz bewirtschaftet. Das bedeutet, die Unfallschwerpunkte (USP) werden identifiziert, analysiert und saniert. Während eines Zeitraums von drei Jahren nach der Sanierung wird die Wirkung kontrolliert. Die Projekte werden laufend umgesetzt. Im Betrachtungszeitraum ab dem Jahr 2004 bis zum Jahr 2015 wurden auf den Kantonsstrassen insgesamt 43 Unfallschwerpunkte saniert. Bei weiteren 50 Unfallschwerpunkten ist die Sanierung in Arbeit oder in Vorbereitung. Insgesamt ist im betrachteten Zeitraum auf den Strassen im Kanton Bern eine deutliche Reduktion der Unfälle zu verzeichnen. Neben dem BSM setzt der Kanton Bern auf den Kantonsstrassen gezielt auch die Instrumente Road Safety Audit (RSA) und Road Safety Inspection (RSI) ein.

Um sicherzustellen, dass die Unfallschwerpunkte auch auf dem kommunalen Strassennetz bearbeitet werden, sind die identifizierten Unfallschwerpunkte als Grundlage in die RGSK eingeflossen. Die meisten Unfallschwerpunkte wurden in die RGSK aufgenommen und werden entweder im Rahmen von Strassenbaumassnahmen oder dem Black Spot Management saniert. Sofern noch keine konkreten baulichen Projekte vorliegen, erscheinen einzelne Unfallschwerpunkte vorerst als Handlungsbedarf im RGSK.

Eng verbunden mit dem Thema Verkehrssicherheit ist das Thema **Schwachstellenanalyse**. Seit dem Jahr 2012 wurde das gesamte Kantonsstrassennetz einer systematischen Schwachstellenanalyse unterzogen. Auf der Grundlage der Standards Kantonsstrassen und

im Einklang mit dem "Berner Modell"<sup>30</sup> wurden in der Schwachstellenanalyse die folgenden Themen analysiert: Schulwegsicherheit, Verträglichkeit, Ortsdurchfahrten, Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität und Substanzerhaltung. Massnahmen aufgrund erkannter Schwachstellen flossen gezielt in die RGSK ein.

### **3.3 Abstimmung Verkehr und Siedlung**

Seit 2004 wurden im Kanton Bern mit den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung 1. und 2. Generation, respektive mit den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) 1. Generation wesentliche Fortschritte in der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung erreicht. Die flächendeckende Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mittels RGSK haben die regionale Planungsebene weiter gestärkt. Die behördenverbindlichen Instrumente und Planungen der Regionalkonferenzen und Planungsregionen werden damit eng mit den von Bund und Kanton erstellten Infrastrukturplanungen abgestimmt. Dabei wird das Ziel verfolgt, mit den knappen verfügbaren Mitteln den bestmöglichen Nutzen für die nachhaltige Entwicklung des Kantons zu erzielen. Die in diesem Bericht zusammengefassten RGSK der 2. Generation (respektive AP V+S der 3. Generation) führen die traditionell gute regionale behördenverbindliche Abstimmung von Verkehr und Siedlung auf ein noch höheres Niveau.

---

<sup>30</sup> Ziel des Berner Modells ist „Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr“. Damit werden die Bedürfnisse der verschiedenen Anspruchsgruppen wie Autos, Velos, öffentliche Verkehrsmittel und Fussgänger gleichermaßen berücksichtigt. Das Berner Modell beschreibt aber insbesondere auch einen Planungsprozess, bei dem die Partizipation eine wichtige Rolle spielt ([www.bve.be.ch/bernermodell](http://www.bve.be.ch/bernermodell)).

## 4 Siedlung und Verkehr: Ist-Zustand und Trendentwicklung

### 4.1 Siedlung

#### 4.1.1 Ist-Zustand

Im Kanton Bern lebten per 31.12.2014 total 1'009'418 Personen. Das Wachstum in den letzten Jahren (2010-2014) belief sich auf insgesamt +3 %. In der Region Bern-Mittelland leben 402'520 Personen oder knapp 40 % der Gesamtbevölkerung des Kantons Bern. Die Analyse der Bevölkerungszahlen nach ÖV-Güteklassen für das Jahr 2014 zeigt, dass gesamtkantonal 84.1 % der Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Die **Bevölkerungszahl sowie der ÖV-Erschliessungsgrad** verteilen sich wie folgt auf die RK-Regionen:<sup>31</sup>

Abbildung 4-1: Bevölkerung und ÖV-Erschliessungsgrad nach Regionen 2014

RK-Perimeter	Bevölkerung	Einwohner erschlossen	Einwohner nicht erschlossen	Erschliessungsgrad
BBSJB	222'372	190'129	31'977	85.5 %
OA	79'196	60'301	18'895	76.1 %
EM	95'573	70'303	25'270	73.6 %
BM	402'520	353'060	49'460	87.7 %
TOW	162'602	132'538	30'064	81.5 %
OO	47'155	42'427	4'728	90.0 %
<b>Kanton</b>	<b>1'009'418</b>	<b>848'758</b>	<b>160'394</b>	<b>84.1 %</b>

Quelle: Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (2015). Bevölkerung nach BFS, Stand 31.12.2014.

Der Erschliessungsgrad alleine macht noch keine Aussagen über die Qualität der bestehenden ÖV-Erschliessung. Die Analyse zeigt, dass in der Region Bern-Mittelland 72.8 % der Bevölkerung mit ÖV-EGK A bis C erschlossen sind. Die ÖV-Erschliessungsqualität (EGK A bis F) pro RK-Region ergibt folgendes Bild:

Abbildung 4-2: ÖV-Erschliessungsqualität der Bevölkerung nach Regionen

RK-Perimeter	A	B	C	D	E	F	keine
BBSJB	1.1 %	27.6 %	13.4 %	19.8 %	20.1 %	3.1 %	14.7 %
OA	0 %	2.3 %	25.9 %	31.1 %	15.6 %	2.9 %	22.2 %
EM	1.8 %	8.4 %	22.0 %	20.7 %	16.7 %	1.9 %	28.5 %
BM	1.5 %	46.4 %	24.9 %	11.0 %	5.5 %	1.0 %	9.6 %
TOW	1.7 %	27.3 %	15.2 %	17.6 %	14.5 %	1.7 %	21.9 %
OO	0 %	0 %	8.0 %	45.1 %	28.3 %	6.3 %	12.3 %
<b>Kanton</b>	<b>1.3 %</b>	<b>30.0 %</b>	<b>19.8 %</b>	<b>18.1 %</b>	<b>13.1 %</b>	<b>2.0 %</b>	<b>15.6 %</b>

Quelle: Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (2015). Bevölkerung nach BFS, Stand 31.12.2014. Definition EGK gemäss Richtplan, MB B\_10.

<sup>31</sup> Im Perimeter der RK Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois wurde je ein RGSK für Biel/Bienne-Seeland und Jura bernois erarbeitet. In den folgenden Tabellen wird auf diese Aufteilung verzichtet. Die Angaben erfolgen für die sechs RK-Perimeter.

Die Anzahl der **Beschäftigten** im Kanton Bern betrug 620'851 per 31.12.2013. In den letzten Jahren wurde eine leichte Zunahme festgestellt. Aussagekräftiger ist die Entwicklung der Vollzeitäquivalente (VZÄ): Für das Jahr 2013 gab es diesbezüglich 475'380 Stellen. Auch bei den VZÄ konnte eine leichte Zunahme in den letzten Jahren beobachtet werden.

**Abbildung 4-3: Beschäftigte und Vollzeitäquivalente im Jahr 2013 nach RK-Regionen**

RK-Perimeter	Beschäftigte	Vollzeitäquivalente
Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois	109'747	85'925
Oberaargau	40'699	31'306
Emmental	49'969	37'562
Bern-Mittelland	311'208	238'722
Thun Oberland-West	81'987	61'419
Oberland-Ost	27'241	20'443
<b>Kanton</b>	<b>620'851</b>	<b>475'380</b>

Quelle: BFS, STATENT, Stand 31.12.2013

Der Kanton Bern verfügt übers Ganze gesehen nicht über überdimensionierte **Bauzonen**. Bauzonen wurden im Kanton Bern in der Vergangenheit sparsam ausgeschieden. Die Wohn-, Misch- und Kernzonen sowie die Arbeitszonen haben zwischen 2002 und 2014 um rund 1'225 ha (oder um 5.6 %), respektive um jährlich rund 105 ha (WMK: 85 ha; Arbeitszonen: 20 ha) zugenommen. Mit dem kantonalen Richtplan 2030 und der angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen werden zudem Neueinzonungen den Ausnahmefall bilden.

Die **Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK)** umfassen im Jahr 2014 rund 17'000 ha. Die **Arbeitszonen** 3'555 ha. Die Verteilung auf die sechs RK-Regionen sieht folgendermassen aus:

**Abbildung 4-4: Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) und Arbeitszonen nach Region**

RK- Perimeter	Wohn-, Misch- und Kernzone (ha)	Arbeitszonen (ha)
Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois	4'455 ha oder 26 %	1'010 ha oder 28 %
Oberaargau	1'791 ha oder 10.5 %	496 ha oder 14 %
Emmental	1'628 ha oder 9.5 %	435 ha oder 12 %
Bern-Mittelland	5'068 ha oder 30 %	981 ha oder 28 %
Thun Oberland-West	2'876 ha oder 17 %	508 ha oder 14 %
Oberland-Ost	1'168 ha oder 7 %	125 ha oder 3.5 %
<b>Kanton</b>	<b>ca. 17'000 ha oder 100 %</b>	<b>3'555 ha oder 100 %</b>

Quelle: AGR (2015): Übersichtszonenplan 2014

In den Regionen Bern-Mittelland (30 %) sowie Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois (26 %) liegen anteilmässig am meisten Wohn-, Misch- und Kernzonen. Auch in Bezug auf die Arbeitszonen liegen die beiden Regionen mit einem Anteil von jeweils 28 % vorne. Während in den Regionen Oberaargau und Emmental der Anteil an Arbeitszonen im Kantonsvergleich grösser ist als bei den WMK, zeigt sich für die beiden Oberländerregionen das umgekehrte Bild: Hier ist der Anteil der Arbeitszonen im Verhältnis grösser als die WMK.

Die **Wohn-, Misch- und Kernzonen und die Arbeitszonen** sind wie folgt auf die Raumtypen gemäss Richtplan 2030 aufgeteilt:

- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (21 Gemeinden): ca. 5'350 ha oder 26 %
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (87 Gemeinden): ca. 7'800 ha oder 38 %
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete (183 Gemeinden): ca. 5'950 oder 29 %
- Hügel- und Berggebiete (65 Gemeinden): ca. 1'450 ha oder 7 %

Die Erhebung der **unüberbauten Bauzonenreserven** in den Gemeinden ergibt pro RK-Region folgendes Bild:

**Abbildung 4-5: Unüberbaute Bauzonenreserven in ha nach Regionen**

RK-Perimeter	Unüberbaute WMK (ha)	Unüberbaute Arbeitszonen (ha)
Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois	425.1 ha oder 9.5 %	241.5 ha oder 23.9 %
Oberaargau	173.2 ha oder 9.7 %	97.9 ha oder 19.7 %
Emmental	128.7 ha oder 7.9 %	59 ha oder 13.6 %
Bern-Mittelland	291.5 ha oder 5.8 %	121.5 ha oder 12.4 %
Thun Oberland-West	225.7 ha oder 7.8 %	66.9 ha oder 13.2 %
Oberland-Ost	115.2 ha oder 9.9 %	20.3 ha oder 16.2 %
<b>Kanton</b>	<b>1360 ha oder 8 %</b>	<b>607 ha oder 17 %</b>

Quelle: AGR (2015): Erhebung unüberbauter Bauzonenreserven pro Gemeinde

In der Region Bern-Mittelland liegt der Anteil der unüberbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen deutlich unter dem kantonalen Schnitt. Bei den unüberbauten Arbeitszonen liegen anteilmässig die grössten Reserven in der Region Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois (knapp 24 %). In den Regionen Bern-Mittelland, Thun Oberland-West, Emmental und Oberland-Ost liegen sie unter dem kantonalen Schnitt.

Die **unüberbauten Bauzonenreserven** sind wie folgt auf die Raumtypen gemäss Richtplan 2030 aufgeteilt:

- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (21 Gemeinden): 395.2 ha oder 20 %
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (87 Gemeinden): 867.2 ha oder 44.2 %
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete (183 Gemeinden): 578.9 ha oder 29.4 %
- Hügel- und Berggebiete (65 Gemeinden): 125.1 ha oder 6.4 %

Die Analyse der räumlichen Anordnung der Bauzonen sowie der unüberbauten Bauzonenreserven zeigt auf, dass insbesondere in den Zentren (Urbane Kerngebiete; Zentren 3. und 4. Stufe) ein zu geringes Angebot besteht. Diese Tendenz zur Verknappung von Bauland in den Zentren hat sich in den letzten Jahren noch verstärkt: In einigen Städten und Agglomerationsgemeinden wurden günstig gelegene Einzonungen vom Stimmvolk abgelehnt. Betrachtet man hingegen den Raumtyp „Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen“ ohne die Zentren 3. und 4. Stufe, so fällt auf, dass sich hier anteilmässig die grössten Reserven befinden. Demgegenüber ist festzuhalten, dass die Reserven in den Raumtypen „Zentrumsnahe ländliche Gebiete“ sowie „Hügel- und Berggebiete“ nicht überdimensioniert sind.



Die Ermittlung der theoretischen **inneren Nutzungsreserven**<sup>32</sup> in den bereits überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen ergibt pro RK-Region das folgende Bild:

**Abbildung 4-6: Theoretische innere Nutzungsreserven in WMK in ha nach Regionen**

RK-Perimeter	Innere Nutzungsreserven in überbauten WMK (ha)
Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois	980 ha
Oberaargau	480 ha
Emmental	417 ha
Bern-Mittelland	805 ha
Thun Oberland-West	595 ha
Oberland-Ost	276 ha
<b>Kanton</b>	<b>3'553 ha</b>

Quelle: AGR (2016): Ermittlung der inneren Nutzungsreserven in WMK in ha nach Regionen.

Die **theoretisch ermittelten Nutzungsreserven in den überbauten WMK** sind wie folgt auf die Raumtypen gemäss Richtplan 2030 aufgeteilt:

- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (21 Gemeinden): 665 ha
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (87 Gemeinden): 1603 ha
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete (183 Gemeinden): 1109 ha
- Hügel- und Berggebiete (65 Gemeinden): 176 ha

Die Analyse der theoretisch ermittelten inneren Nutzungsreserven in den überbauten WMK zeigt einerseits auf, dass es regionale Unterschiede gibt (Bern-Mittelland hat prozentual den kleinsten, Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois den grössten Anteil an Innenentwicklungspotenzial) und andererseits, dass es insbesondere auch an zentralen Lagen durchaus ein Innenentwicklungspotenzial gibt.

Im Richtplan 2030 werden durch den Kanton rund 40 **Entwicklungsschwerpunkte ESP Arbeiten oder Dienstleistung** festgesetzt. Davon werden 23 zurzeit aktiv bewirtschaftet. Die restlichen Standorte sind weitgehend realisiert. Einzonungen von Arbeitszonen setzen gemäss Art. 30a Abs. 1 RPV<sup>33</sup> eine Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB) voraus. Damit soll die Nutzung der Arbeitszonen im Sinne der haushälterischen und zweckmässigen Bodennutzung aus einer übergeordneten, regionalen Sicht laufend optimiert werden. Ziel ist es, vorhandene Arbeitszonen besser zu nutzen, bevor neue Arbeitszonen eingezont werden. Die AZB für den Kanton Bern ist seit Dezember 2016 in Kraft.

Die optimale Lage von **Verkehrsintensiven Vorhaben VIV** ist für die Abstimmung von Verkehr und Siedlung ebenfalls von grosser Bedeutung. Es handelt sich um Vorhaben mit einem

<sup>32</sup> Bei den theoretischen inneren Nutzungsreserven handelt es sich um rechnerisch ermittelte Werte. Sie basieren auf der Differenz zwischen dem Nutzungsmass gemäss der geltenden Nutzungsplanung und der bestehenden Ausnützung. Die Genauigkeit der ermittelten Werte auf den einzelnen Parzellen hängt von der verwendeten Datengrundlage ab und bedarf einer Interpretation auf der Basis des lokalen Wissens. Die ermittelten theoretischen Nutzungsreserven stellen folglich eine Arbeitsgrundlage für die Ortsplanungsrevision dar.

<sup>33</sup> Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000 (SR 700.1).

Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 2000 und mehr Fahrten pro Tag. Solche Standorte müssen gemäss Massnahmenblatt B\_01 des Richtplans 2030 möglichst zentral liegen und optimal erschlossen sein. Dabei muss die Dimensionierung der Vorhaben auf die Umweltziele sowie die Kapazität des Verkehrssystems abgestimmt sein. Voraussetzung für die Bewilligung neuer VIV ist eine Standortfestsetzung im Richtplan 2030 (Vorhaben > 5000 Fahrten pro Tag) oder im RGSK (Vorhaben zwischen 2000 und 5000 Fahrten pro Tag).

#### 4.1.2 Entwicklung bis 2030

Im kantonalen Richtplan 2030 wird die angestrebte räumliche Entwicklung pro Raumtyp festgelegt. Dabei wird von einem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum des ganzen Kantons im schweizerischen Durchschnitt ausgegangen. Im 25-Jahreshorizont (bis 2038) wird gemäss BFS Szenario mittel für die ganze Schweiz von einer **Bevölkerungszunahme** von +10.5 % ausgegangen.<sup>34</sup> Für die Bemessung der Bauzonendimensionierung für den 15-jährigen Wohnbaulandbedarf stützt sich der Richtplan 2030 auf das Bevölkerungsszenario hoch des Bundesamtes für Statistik für den Kanton Bern ab. Entsprechend wird eine Bevölkerungszunahme von +9 % für den ganzen Kanton angestrebt. Die Bevölkerungsentwicklung, die der Bauzonendimensionierung zugrunde gelegt wird, wird gemäss den Raumtypen des Raumkonzepts differenziert:

- Städte Bern, Biel und Thun: +12 %
- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (18 Gemeinden): +11 %
- Zentren 3. und 4. Stufe (45 Gemeinden): +10 %
- Übrige Gebiete Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (42 Gemeinden): +8 %
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete (183 Gemeinden): +4 %
- Hügel- und Berggebiete (65 Gemeinden): +2 %

Die angenommene **Bevölkerungsentwicklung pro Region** sieht folgendermassen aus:

**Abbildung 4-7: Annahmen Bevölkerungsentwicklung gemäss Richtplan 2028 pro Region**

RK-Perimeter	Bevölkerung 2013	Bevölkerung 2028	Zunahme total	Zunahme in %
Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois	221'987	241'437	19'450	8.8 %
Oberaargau	78'886	84'171	5285	6.7 %
Emmental	96'014	103'399	7'385	7.7 %
Bern-Mittelland	409'785	450'155	40'370	9.9 %
Thun Oberland-West	163'729	178'232	14'503	8.9 %
Oberland-Ost	48'593	52'487	3'894	8.0 %
<b>Kanton</b>	<b>1'018'994</b>	<b>1'109'881</b>	<b>90'887</b>	<b>8.9 %</b>

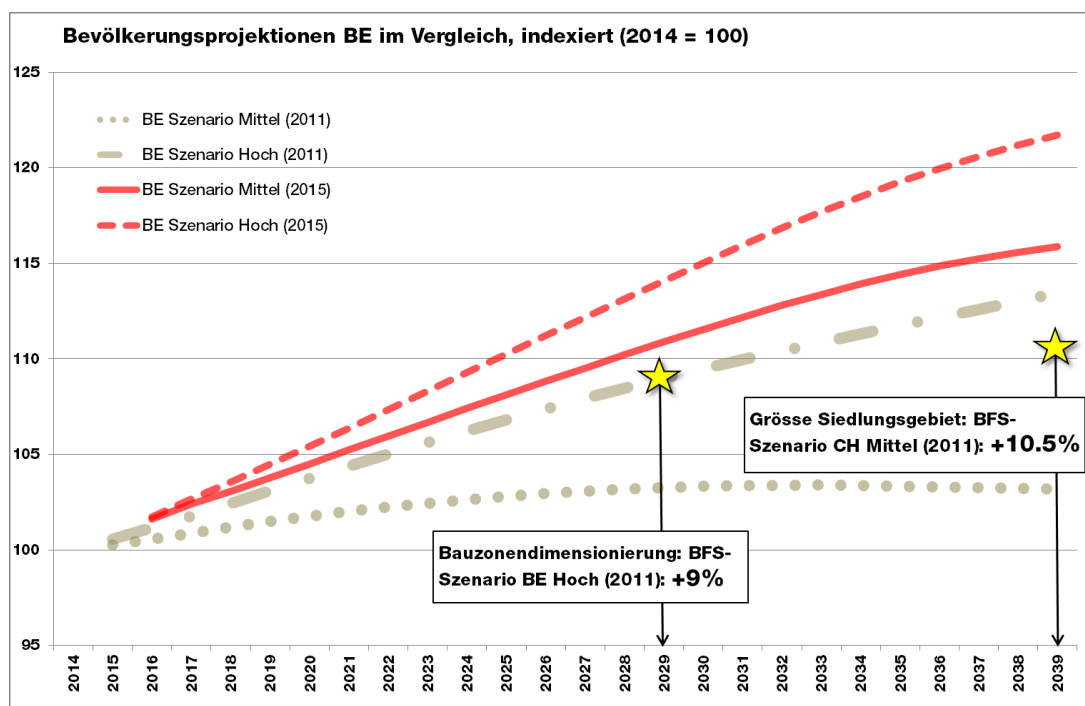
Quelle: GWS 2013 (GATPO)

<sup>34</sup> Der Richtplan 2030 stützt sich auf das BFS Szenario von 2011. Die BFS Szenarien von 2015 gehen für den Kanton Bern von deutlich höheren Werten aus, als noch im kantonalen Richtplan 2030 angenommen wurde.

Das stärkste Bevölkerungswachstum von 9.9 % wird für Bern-Mittelland angenommen. In der Grössenordnung von 9 % wird das durchschnittliche kantonale Wachstum in den Regionen Thun Oberland-West und Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois liegen. Leicht unterdurchschnittlich fällt das Wachstum in den Regionen Oberaargau, Emmental und Oberland-Ost aus.

Gemäss der Weisung des UVEK über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation müssen die RGSK / AP V+S mit dem kantonalen Richtplan kompatibel sein. Entsprechend wird den RGSK / AP V+S ebenfalls das Bevölkerungsszenario BFS hoch von 2011 unterlegt. Hingegen stützen sich das kantonale Gesamtverkehrsmo- dell Bern und die Verkehrsprognosen gemäss GVM in Kapitel 4.2 auf das Bevölkerungsszenario BFS mittel. In der Abbildung 4-8 sind die unterschiedlichen Bevölkerungsszenarien dargestellt. Dabei fällt auf, dass die in der Zwischenzeit veröffentlichten BFS-Szenarien mittel und hoch von 2015 deutlich über den Annahmen aus dem Jahre 2011 liegen.

Abbildung 4-8: Annahmen Bevölkerungsentwicklung gemäss Richtplan 2030



Quelle: AGR (2016): Richtplan 2030

Vom Bundesamt für Statistik gibt es keine **Arbeitsplatzprognosen**. Da Prognosen oder Szenarien über die Entwicklung von Arbeitsplätzen grossen Unsicherheiten unterworfen sind, wurde im Rahmen des Richtplans 2030 darauf verzichtet, für den Kanton Bern welche zu erarbeiten. Für eine grobe Schätzung der möglichen Entwicklung wurde die effektive Entwicklung der Arbeitsplätze in den Jahren 2005 bis 2012 nach Verwaltungskreisen und Branchenaggregat extrapoliert. Aufgrund dieser Hochrechnung ist von einer Zunahme der Arbeitsplätze um etwa 8.5 % innerhalb von 15 Jahren auszugehen, was annähernd der angenommenen Bevölkerungsentwicklung von 9 % entspricht. Entsprechend wird für die Arbeitsplätze dasselbe Wachstum wie für die Bevölkerung angenommen.

Die Grösse der Bauzonen im Kanton Bern soll die im Raumkonzept angestrebte Entwicklung ermöglichen. Dafür stützt sich die Bestimmung der zulässigen Bauzonengrösse für das Wohnen pro Gemeinde auf die räumlichen Entwicklungsziele ab und konkretisiert sie. Der Richtplan 2030 legt für die **Bauzonendimensionierung** fest, dass die Wohn-, Misch- und Kernzonen bis 2029 gesamthaft höchstens um 525 ha wachsen dürfen. Dieses Wachstum soll zum grössten Teil in den Urbanen Kerngebieten sowie in den Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen inklusive den Zentren erfolgen.

Die Ermittlung des kommunalen 15-jährigen **theoretischen Wohnbaulandbedarfs** berechnet sich aus der Anzahl der zusätzlichen Raumnutzer (Einwohner und Beschäftigte in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen) geteilt durch den Richtwert der Raumnutzerdichte (rechnerisch ermittelter Median der Dichten der Raumnutzer in den überbauten WMK in allen Gemeinden eines Raumtyps).

Der theoretische **Wohnbaulandbedarf in ha** pro RK-Region zeigt das folgende Bild:

**Abbildung 4-9: Theoretischer Wohnbaulandbedarf in ha nach Regionen**

RK-Perimeter	Theoretischer Wohnbaulandbedarf in ha
Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois	341 ha oder 22.3 %
Oberaargau	116 ha oder 7.6 %
Emmental	155 ha oder 10.1 %
Bern-Mittelland	599 ha oder 39.2 %
Thun Oberland-West	232 ha oder 15.2 %
Oberland-Ost	86 ha oder 5.6 %
<b>Kanton</b>	<b>1'529 ha oder 100 %</b>

Quelle: AGR (2016): Ermittlung des theoretischen Wohnbaulandbedarfs in ha nach Regionen

Demnach hat die Region Bern-Mittelland mit knapp 600 ha den grössten theoretischen Wohnbaulandbedarf. Es gilt aber zu beachten, dass der ermittelte theoretische Wohnbaulandbedarf insbesondere für die Städte Bern, Biel und Thun verhältnismässig hoch ist und in der Praxis nicht umgesetzt werden kann.

Zur Bestimmung des tatsächlichen Wohnbaulandbedarfs in ha pro Gemeinde müssen vom theoretischen Wert die gesamten unüberbauten Bauzonenreserven sowie 1/3 der inneren Nutzungsreserven abgezogen werden, sofern die Gemeinde den Richtwert der Raumnutzerdichte des jeweiligen Raumtyps nicht erreicht. Dies geschieht im Rahmen der jeweiligen Ortsplanungsrevision. Gestützt auf den vom Bundesrat genehmigten kantonalen Richtplan 2030 könnten zum jetzigen Zeitpunkt gut 50 Gemeinden im Kanton Bern einen tatsächlichen Wohnbaulandbedarf geltend machen und gestützt darauf Einzonungen vornehmen (in vielen Gemeinden beträgt dieser tatsächliche Wohnbaulandbedarf aber weniger als 1 ha). Über 300 Gemeinden im Kanton Bern können keinen Wohnbaulandbedarf geltend machen und entsprechend keine Einzonungen vornehmen. Damit stellt der Kanton sicher, dass die Siedlungsentwicklung nach innen und an die raumplanerisch geeigneten Lagen (Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung gemäss RGSK) gelenkt wird.

## 4.2 Verkehr

In den einzelnen RGSK wird der Ist-Zustand des heutigen Verkehrsaufkommens im Detail dargestellt. Natürlich hängt die Entwicklung des Verkehrsaufkommens wesentlich von der zukünftigen Siedlungsentwicklung ab. Wenn das grösste Wachstum ausserhalb der Städte und der darum liegenden Gemeinden stattfinden würde, wäre mit einer wesentlich stärkeren Zunahme des MIV zu rechnen, als wenn das Siedlungswachstum vermehrt auf die zentral gelegenen Gebiete mit ÖV-Anbindung konzentriert wird, wie es insbesondere im Zielszenario einiger RGSK vorgesehen ist.

Die Prognosen zur zukünftigen Entwicklung des MIV und des ÖV werden in Abbildung 4-10 und in Abbildung 4-11 zusammengefasst.<sup>35</sup> Wie die beiden Abbildungen zeigen, fällt das prognostizierte Verkehrswachstum deutlich höher aus als das Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen. Diese Abkopplung von Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung kann seit längerem beobachtet werden und hat verschiedene Ursachen. Zu nennen sind etwa die wachsenden Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort, die Zunahme der Freizeit und des Freizeitverkehrs, die unterdurchschnittliche Entwicklung der Mobilitätskosten (insbesondere beim MIV) und die demografische Entwicklung. Das individuelle Mobilitätsverhalten verändert sich in Abhängigkeit von diesen Faktoren. Es muss grundsätzlich mit einer weiteren Zunahme der Mobilitätsnachfrage gerechnet werden. Interessant ist, dass insbesondere beim ÖV, der zwischen 2007 und 2012 gemäss Auswertungen des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Bern um fast 20 % zugenommen hat (gemessen in Pkm), die bisherigen Prognosen das zukünftige Verkehrswachstum eher unterschätzt haben. Demgegenüber verharnte gemäss Gesamtverkehrsmodell das MIV-Aufkommen während diesem Zeitraum auf quasi konstantem Niveau (gemessen in Pkm). Mit der Neukalibrierung des Gesamtverkehrsmodells wurden diese Effekte korrigiert.

<sup>35</sup> **Exkurs zu den Verkehrsprognosen:** Die Prognosen basieren auf dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM BE). Das Verkehrsmodell beruht auf einem umfassenden Datenset zur zukünftigen Entwicklung bis 2030, insbesondere hinsichtlich folgender Punkte:

- Strukturdaten: Wohnbevölkerung, Altersstruktur, Erwerbstätige (am Wohnort) und Beschäftigte (am Arbeitsort), Auszubildende, Verkaufsflächen, Kulturangebote, Freizeitangebote, Hotels und Restaurants, PW-Bestand, PP-Verfügbarkeit, ÖV-Abo-Besitz etc.
- Verkehrsnetze und Verkehrsangebot:
  - im ÖV (STEP Ausbauschnitt 2025 – Referenzfall Ausbauschnitt 2030 gemäss Parlament, inkl. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern)
  - im Strassennetz sind 60 Massnahmen berücksichtigt worden, z. B. Anschluss Wankdorf inkl. Bolligenstrasse Nord und Süd, Erweiterung auf 8 Spuren Wankdorf–Schönbühl, PUN Wankdorf–Muri, Bypass Thun Nord, A5 Umfahrung Biel, Ausbau A 16, 6-Spur-Ausbau A1 Luterbach–Härkingen)
- Annahmen zum Mobilitätsverhalten (insbesondere basierend auf Ergebnissen aus den Mikrozensus-Erhebungen und Stated Preference Befragungen)

Fazit: Die Prognosen zur zukünftigen Verkehrsentwicklung basieren auf soliden Grundlagen.

**Abbildung 4-10: MIV: Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) 2012 und 2030 im Kanton Bern und für die einzelnen RK-Perimeter**

DWV	2012	2030 Trend	Δ gegenüber 2012	
	Pkm	Pkm	Trend-Pkm	Trend Fzg-km
RK Biel/Bienne-Seeland-Jura Bernois	5'280'399	6'378'658	20.8 %	31.7 %
RK Oberaargau	2'630'477	2'977'987	13.2 %	23.4 %
RK Emmental	3'261'574	3'509'064	7.6 %	17.3 %
RK Bern-Mittelland	9'979'994	11'261'684	12.8 %	23.0 %
RK Thun-Oberland West	3'497'852	4'002'950	14.4 %	24.8 %
RK Oberland-Ost	1'360'176	1'592'067	17.0 %	27.6 %
<b>Total Kanton Bern</b>	<b>26'010'471</b>	<b>29'722'410</b>	<b>14.3 %</b>	<b>24.6 %</b>

Für den Kanton Bern wird für den Zeitraum zwischen 2012 und 2030 ein Wachstum der Personenkilometer (Pkm) im MIV von gut 14 % erwartet.

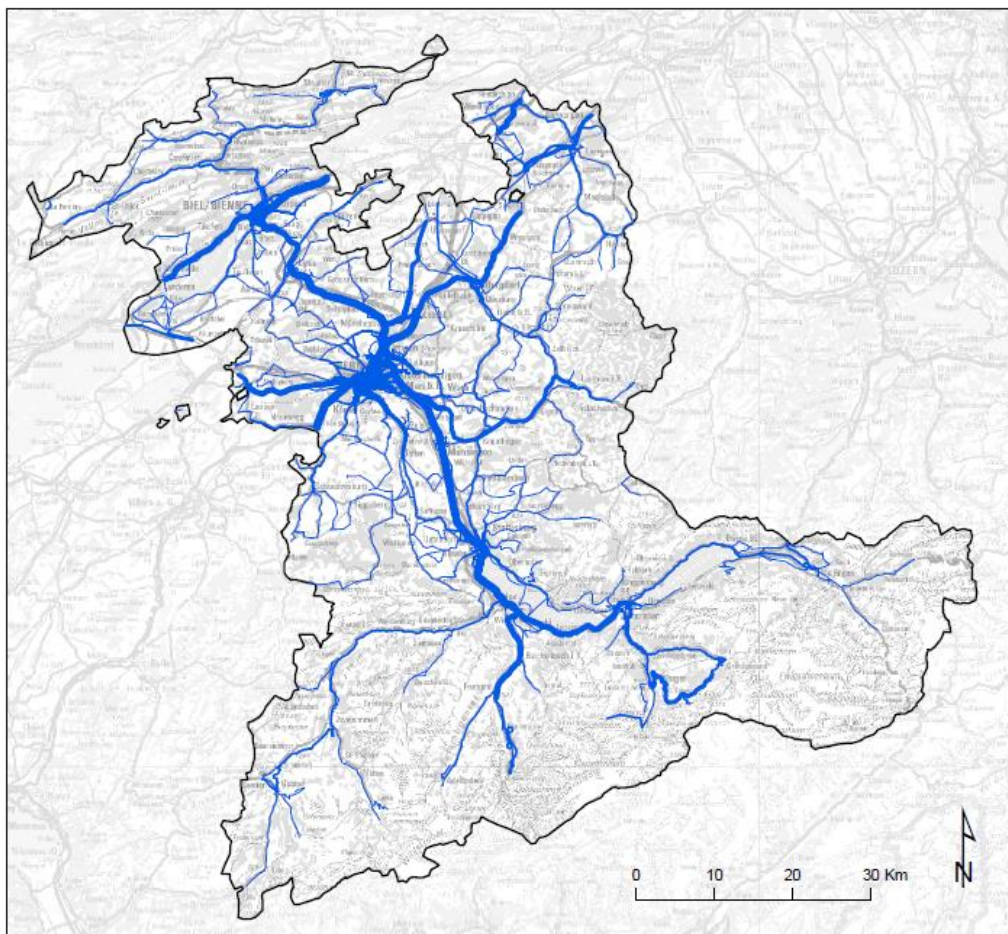
Auffällig ist das verhältnismässig hohe Wachstum im Perimeter der RK BBSJB. Dieses ist auf die Eröffnung der A5 und A16 zurückzuführen, was zu einem überdurchschnittlichen Wachstum des MIV-Aufkommens führt. Die Fahrleistung der Fahrzeuge (Fahrzeugkilometer) wächst gemäss Modell um knapp 25 % und damit deutlich höher als die Pkm. Dies ist mit dem erwarteten weiteren Rückgang des Besetzungsgrades der Autos zu erklären.

**Abbildung 4-11: ÖV: Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) 2012 und 2030 im Kanton Bern und für die einzelnen RK-Perimeter**

DWV	2012	2030 Trend	Δ gegenüber 2012
	Pkm	Pkm	Trend-Pkm
RK Biel/Bienne-Seeland-Jura Bernois	1'597'205	2'531'914	58.5 %
RK Oberaargau	1'579'476	2'225'668	40.9 %
RK Emmental	1'600'343	2'205'293	37.8 %
RK Bern-Mittelland	5'261'566	8'044'977	52.9 %
RK Thun-Oberland West	1'572'116	2'547'281	62.0 %
RK Oberland-Ost	516'796	602'836	16.6 %
<b>Total alle RKs Bern</b>	<b>12'127'502</b>	<b>18'157'970</b>	<b>49.7 %</b>

Für den Zeitraum 2012 bis 2030 beträgt das im ÖV prognostizierte Wachstum knapp 50 % gemessen an den zurückgelegten Personenkilometern. Es fällt damit deutlich höher aus als im MIV. Hierfür gibt es verschiedene Gründe. An erster Stelle ist der für den Referenzfall 2030 unterstellte zusätzliche Ausbau des ÖV-Angebots zu nennen. Ebenfalls von Bedeutung ist die zu erwartende Sättigung des Strassennetzes, insbesondere in den Zentrumsgemeinden der Agglomerationen, so dass zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse vermehrt durch den ÖV abgedeckt werden (müssen). Nicht zuletzt liegt das verstärkte ÖV-Wachstum auch an der geplanten und erwarteten Siedlungsentwicklung, die stärker als in der Vergangenheit auf den ÖV ausgerichtet ist.

Abbildung 4-12: Räumliche Verteilung des ÖV-Aufkommens im Kanton Bern (DWV 2012)



© HAFAS, SBB, Swisstopo

**GVM BE ÖV-Aufkommen DWV 2012 (Personen pro Tag)**

- < 1'000
- < 5'000
- < 10'000
- < 20'000
- >= 20'000

Abbildung 4-12 zeigt die Struktur des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern im Jahr 2012. Aufkommensmässig dominant sind die Kerngemeinden der Agglomeration Bern sowie die Fernverkehrsrelationen Bern–Thun–Interlaken resp. Thun–Brig, Bern–Olten–Zürich resp. Basel und Luzern sowie Bern–Biel und die Jurasüdfusslinie. Die regionalen Busverkehre weisen wenig überraschend ein vergleichsweise geringes Aufkommen auf.

**Abbildung 4-13: Veränderung des ÖV-Aufkommens im Kanton Bern zwischen 2012 und 2030 (Differenz zwischen DWV 2030 und DWV 2012)**

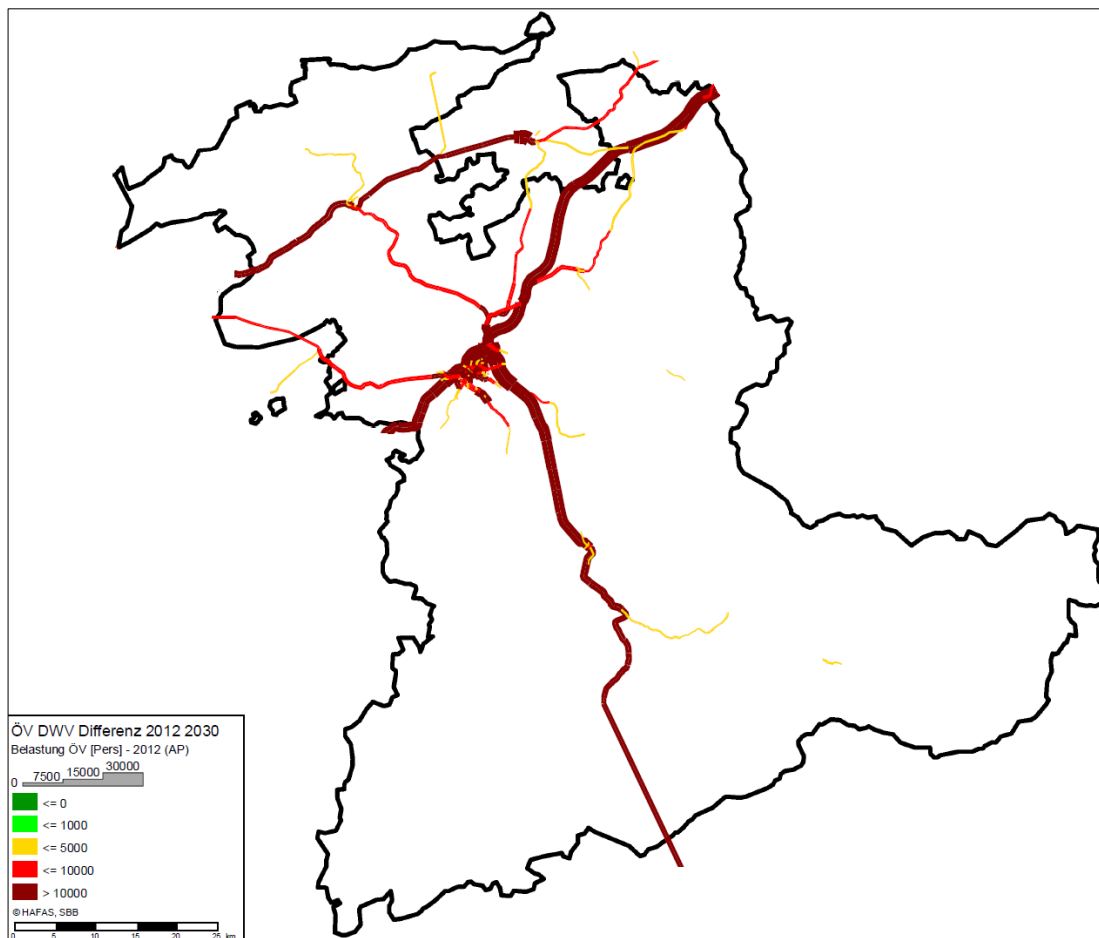
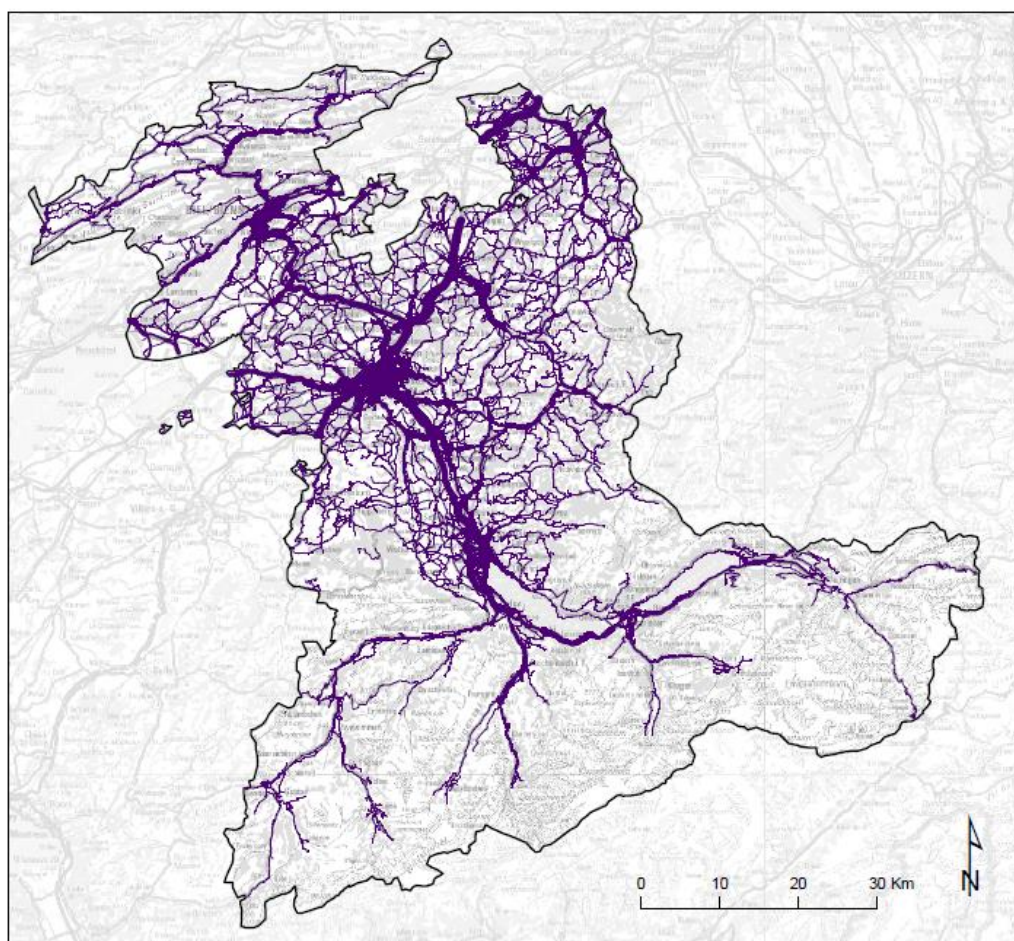


Abbildung 4-13 zeigt, dass die grössten Zunahmen im ÖV-Aufkommen auf den heute schon wichtigen Fernverkehrsstrecken liegen und sich ansonsten auf die Kerngemeinden der Agglomeration Bern konzentrieren. Auf den meisten übrigen ÖV-Strecken ist eine weitere, wenn auch eher geringe Zunahme der Nachfrage zu erwarten. In einzelnen, eher peripher gelegenen Gebieten ist auch mit einer Abnahme der ÖV-Nachfrage zu rechnen.



Abbildung 4-14: Räumliche Verteilung des MIV-Aufkommens im Kanton Bern (DWV 2012)



© TeleAtlas, Swisstopo

**GVM BE MIV-Aufkommen DWV 2012 (Fahrzeuge pro Tag)**

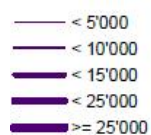


Abbildung 4-14 zeigt, dass sich auch beim MIV das Aufkommen erwartungsgemäss auf die Ballungsräume und die wichtigen Verbindungsstrassen (meist Autobahnen) zwischen diesen Räumen konzentriert.

**Abbildung 4-15: Veränderung des MIV-Aufkommens im Kanton Bern zwischen 2012 und 2030 (Differenz zwischen DWV 2030 und DWV 2012)**

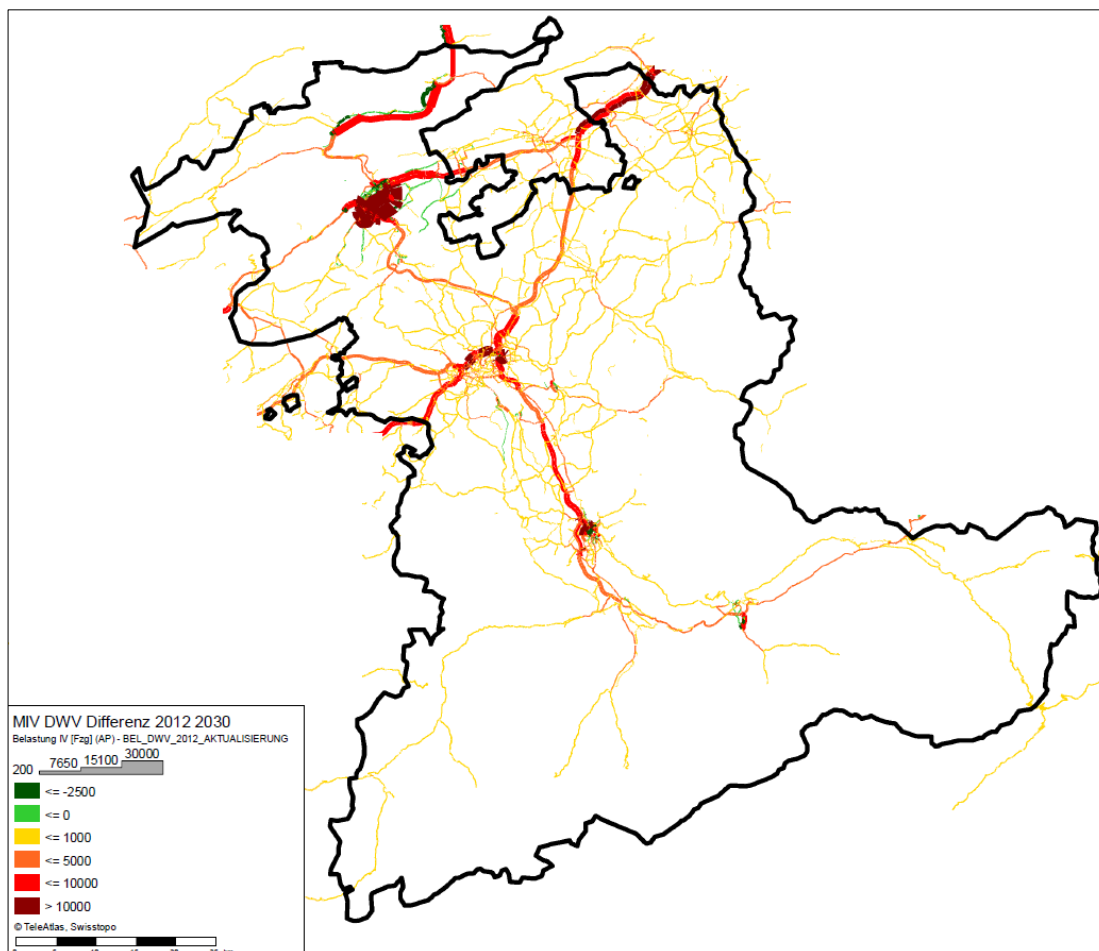


Abbildung 4-15 zeigt, wie sich das Aufkommen beim MIV zwischen 2012 und 2030 im Trend verändert. Grosse Zunahmen sind vor allem auf dem Autobahnnetz (insbesondere bei der Eröffnung neuer Abschnitte wie der A5 rund um Biel oder der A16 im Berner Jura) und auf den Zufahrtsachsen zu den Agglomerationen zu erwarten.

Abbildung 4-16: Auslastung MIV in der Abendspitze 2030

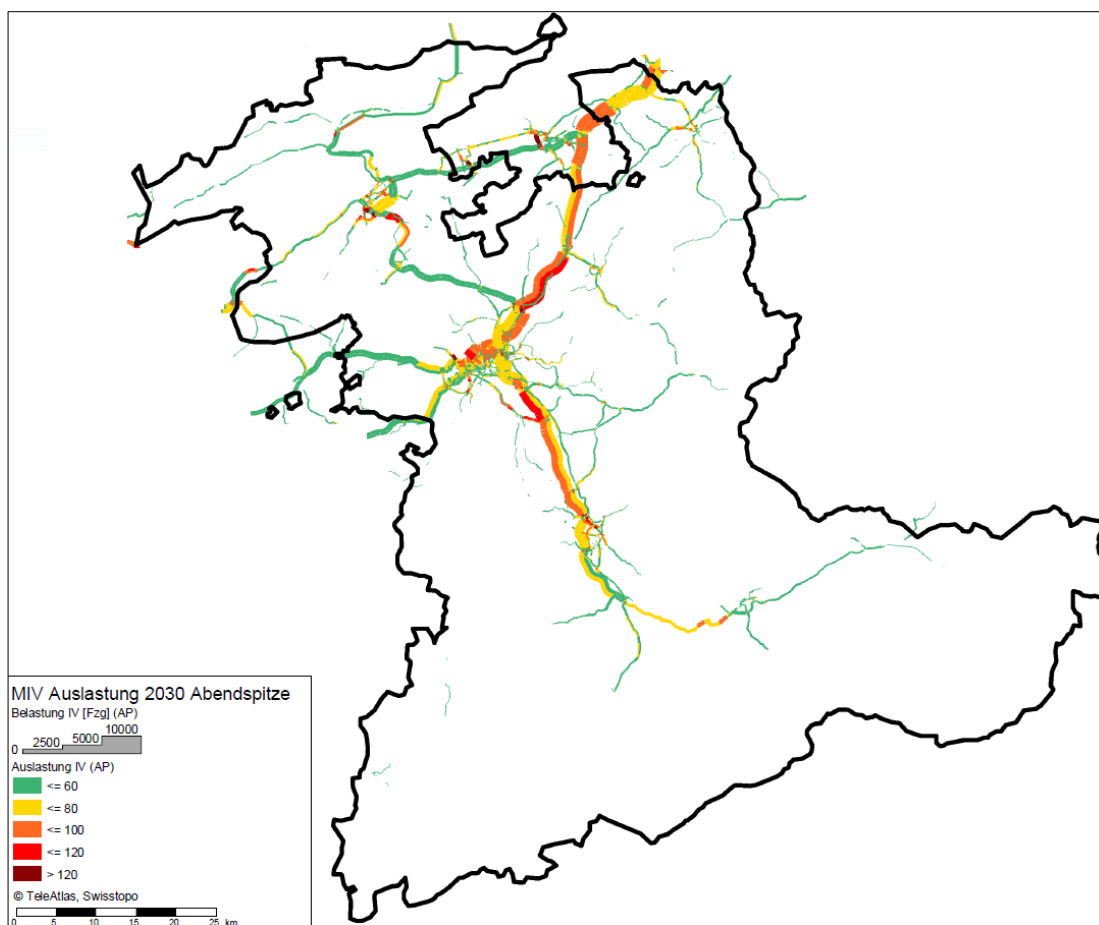


Abbildung 4-16 zeigt die Auslastung des Strassennetzes in der Abendspitze im Jahr 2030. In den Agglomerationen und auf vielen Strecken des Hochleistungsstrassennetzes ist die Verkehrsqualität in den Stosszeiten nicht mehr ausreichend.

### 4.3 Zielsetzungen für MOCA-Indikatoren

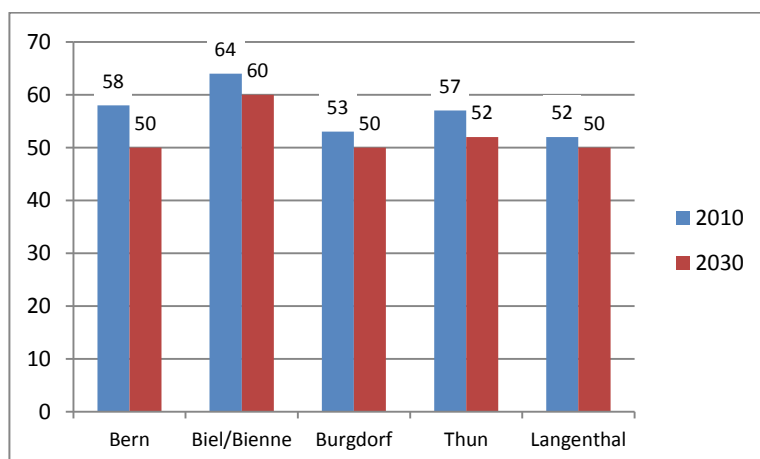
In seiner Weisung macht das UVEK Vorgaben, wonach die Agglomerationsprogramme Zielsetzungen enthalten sollen, die im Rahmen der Wirkungskontrolle der Agglomerationsprogramme überprüft werden können. Die Zielsetzungen sollen sich an den folgenden vier Indikatoren des „Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme“ (MOCA-Indikatoren) orientieren: Modal Split, Unfälle, Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen.

Die Entwicklung dieser Kennwerte wird über die Jahre verfolgt und soll eine Aussage über die Wirkung des Agglomerationsprogramms machen. Auch wenn aufgrund zahlreicher Einflussfaktoren in der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung der Agglomerationen nur teilweise ein kausaler Zusammenhang zwischen den Agglomerationsprogrammen und den erwähnten Indikatoren hergestellt werden kann, zeigt deren Entwicklung dennoch eine Tendenz auf, insbesondere im Vergleich zu anderen Agglomerationen.

Die Zielwerte für die MOCA-Kriterien werden in den RGSK bzw. Agglomerationsprogrammen festgelegt und an dieser Stelle zusammengefasst.<sup>36</sup>

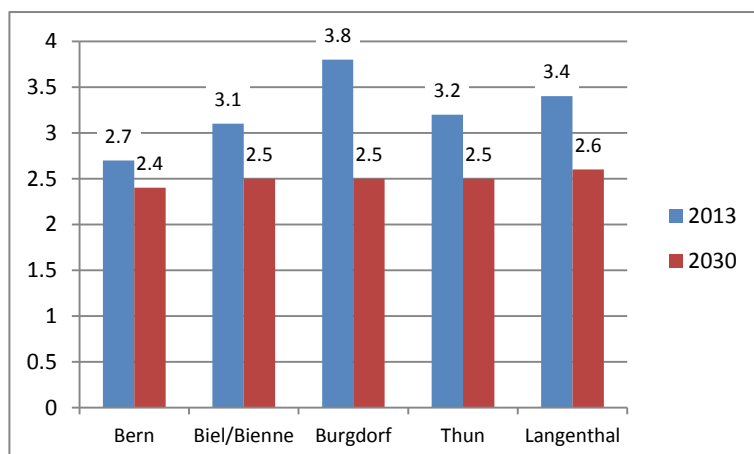
Der Modal Split gibt Auskunft über den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr der Agglomerationen. Die Berner Agglomerationen weisen im Referenzjahr 2010 einen Wert zwischen 52 % und 64 % auf. Damit liegen sie bereits heute unter dem schweizerischen Mittelwert der Agglomerationen von 66.6 %. Auch im direkten Vergleich mit Agglomerationen derselben Grössenkategorie liegen sie unter den Durchschnittswerten. Der quantitative Zielwert für das Jahr 2030 liegt in allen Agglomerationen bei rund 50 %. Ausser die Agglomeration Thun strebt mit 52 % einen leicht höheren Wert an und die Agglomeration Biel/Bienne mit dem im Kanton Bern höchsten Referenzwert von 64 % strebt eine Reduktion um 4 % bis ins Jahr 2030 an.

**Abbildung 4-17 Modal Split (Anteil MIV am Gesamtverkehr in Prozent)**

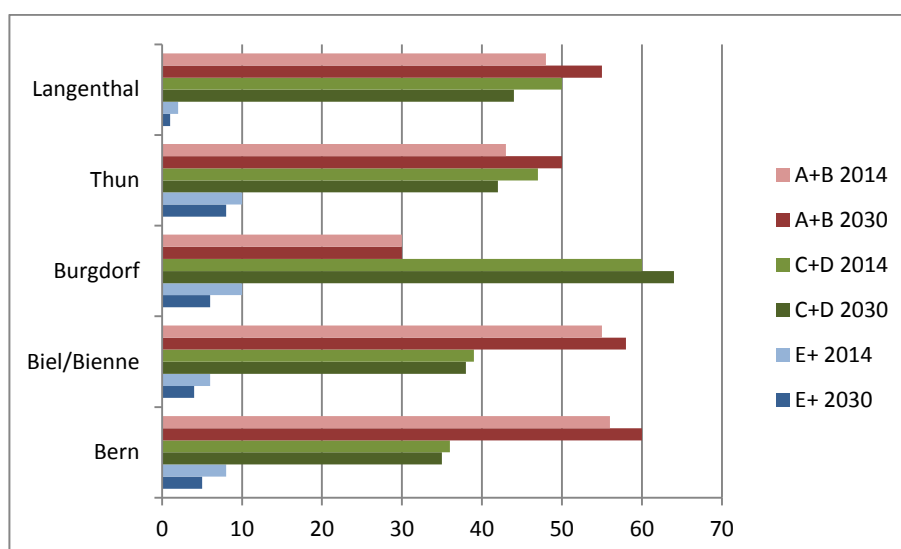


Die Unfallzahlen aus dem Jahr 2013 weisen für die Berner Agglomerationen Werte zwischen 2.7 und 3.8 Verletzte und Getötete pro 1'000 Einwohner aus. Damit liegen sie bis auf die Agglomeration Bern im schweizerischen Vergleich deutlich über dem Schnitt von 2.6. Daher streben einige Agglomerationen bis 2030 eine grössere Verbesserung an als andere. Die Zielwerte für das Jahr 2030 liegen in allen fünf Agglomerationen bei rund 2.5 Verletzten und Getöteten pro 1'000 Einwohner.

<sup>36</sup> Für die Agglomeration Interlaken (RGSK Oberland-Ost) wurde kein Agglomerationsprogramm der 3. Generation erstellt. Aus diesem Grund wurden auch keine Zielwerte für die MOCA-Indikatoren bestimmt.

**Abbildung 4-18 Unfälle (Verletzte und Getötete pro 1'000 Einwohner)**

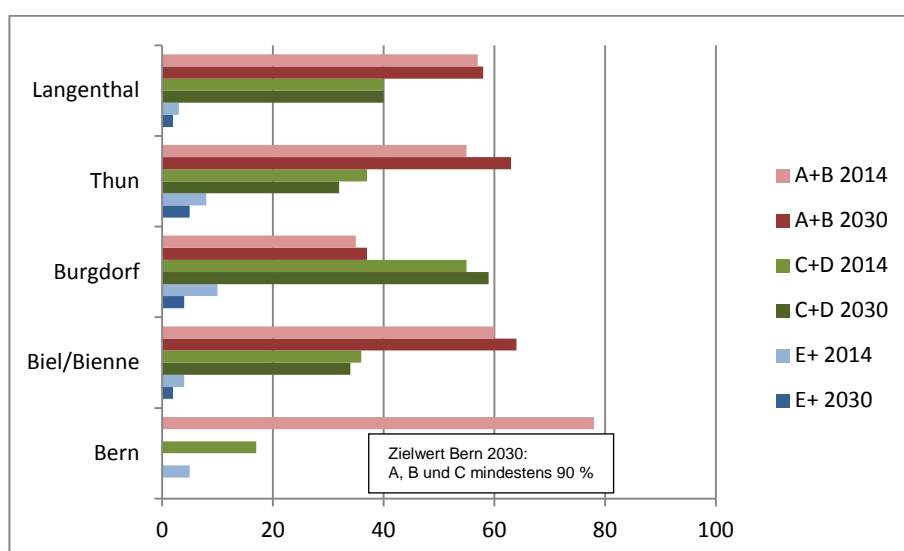
Die Verteilung der Einwohner nach ÖV-Güteklassen<sup>37</sup> ist in den Berner Agglomerationen sehr unterschiedlich. Während die Agglomerationen Bern und Biel/Bienne im Jahr 2014 den grössten Anteil Einwohner in den ÖV-Güteklassen A und B aufweisen, dominieren in Burgdorf die Güteklassen C und D. In Langenthal und Thun weisen die Güteklassen A bis D vergleichbare Anteile auf. Die Durchschnittswerte der Schweizer Agglomerationen liegen im Bereich der Agglomeration Burgdorf (A+B 31 %, C+D 57 %, E+ 12 %). Die Einwohner der Berner Agglomerationen sind also vergleichsweise sehr gut mit dem ÖV erschlossen. Die quantitativen Zielwerte sehen in allen Berner Agglomerationen mindestens ein Halten bzw. eine leichte Verbesserung der heutigen Werte in den Güteklassen A und B vor.

**Abbildung 4-19 Einwohner nach ÖV-Güteklasse in Prozent**

<sup>37</sup> Für die Erläuterungen bezüglich Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen in Kapitel 4.1 wurden die Güteklassen gemäss Definition AÖV verwendet. Für die MOCA-Indikatoren werden die ÖV-Güteklassen gemäss Definition ARE verwendet.

Abbildung 4-20 zeigt die Verteilung der Beschäftigten nach ÖV-Güteklassen. Die meisten Beschäftigten der Berner Agglomeration konzentrieren sich auf die ÖV-Güteklassen A und B. Eine Ausnahme bildet wiederum die Agglomeration Burgdorf mit einer deutlich höheren Konzentration in den Güteklassen C und D. Im Kanton Bern liegt der Schnitt bei rund 60 % der Beschäftigten in den ÖV-Güteklassen A und B. Das schweizerische Mittel liegt bei 45 %. Für die Zukunft streben die Berner Agglomerationen eine prozentuale Erhöhung der Beschäftigtenzahlen in den Güteklassen A und B an. Für die Agglomeration Bern wurde das quantitative Ziel gesetzt, dass der Anteil der Beschäftigten in den ÖV-Güteklassen A, B und C mindestens 90 % beträgt.

**Abbildung 4-20 Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen in Prozent**



## 5 Die RGSK im Überblick

### 5.1 Die RGSK im Steckbrief

Nachfolgend werden alle sieben RGSK steckbriefartig präsentiert. Es ist zu beachten, dass in den Regionen Oberaargau, Emmental und Thun Oberland-West zusätzlich zu den RGSK spezielle Berichte für das Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung der 3. Generation erarbeitet wurden. Hingegen verzichtet die Regionalkonferenz Oberland-Ost darauf, für die Agglomeration Interlaken ein Agglomerationsprogramm der 3. Generation einzureichen.

Sämtliche Massnahmen, welche in den Agglomerationsprogrammen enthalten sind, sind auch Bestandteil des jeweiligen RGSK. Das RGSK bleibt denn auch in jedem Fall das behördenverbindliche Dokument. Für die Region Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois wurde für beide Teilregionen (Biel/Bienne-Seeland und Jura bernois) je ein eigenes RGSK erarbeitet.

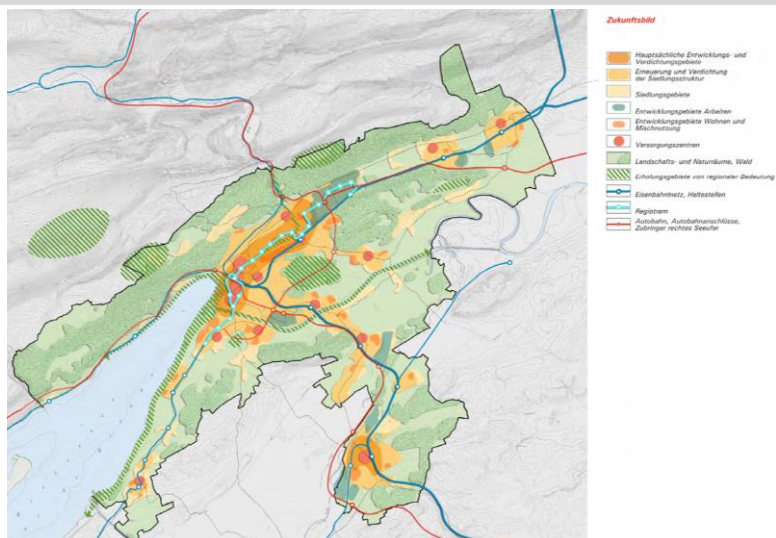
Die in den einzelnen Steckbriefen zusammengefassten Wachstumsraten der Wohnbevölkerung sowie der Erwerbstätigen und der Arbeitsplätze entsprechen dem Trendwachstum im Durchschnitt über den gesamten jeweiligen RK-Perimeter. Natürlich können in einzelnen Teilgebieten einer RK ganz andere Wachstumsraten auftreten.

## Steckbrief RGSK Biel/Bienne-Seeland

### Struktur

In der Region Biel/Bienne-Seeland leben rund 167'000 Personen, davon konzentrieren sich rund 50 % auf die Agglomeration Biel/Bienne. Die Region ist Teil des Drei-Seen-Landes und räumlich vom Verlauf der Jurasüdfusslinie und der Hügelzone des Berner Mittellandes geprägt. Mit den Branchen Präzisionsmechanik/Uhren und Metallbearbeitung ist die Region exportorientiert.

### Zukunftsbild



### Landschaft

Das Seeland weist zahlreiche weitgehend intakte Landschaftsräume auf. Die vielfältigen Qualitäten der Kulturlandschaft bilden die Basis für eine starke Land- und Forstwirtschaft, für eine hohe Wohnqualität, für einen hohen Freizeit- und Erholungswert und für die Erhaltung der natürlichen Lebensräume. Der Gefahr des durch die schleichende Zersiedlung fortschreitenden Verlusts an natürlicher Vielfalt und an Kulturland, wird im RGSK mit zahlreichen Massnahmen (Vorranggebiete Natur und Landschaft, Siedlungsbegrenzungslinien etc.) entgegengewirkt. Mit den Massnahmen sollen die für die Gliederung und das Gesamtbild der Region wichtigen Landschaftsräume in ihrer natürlichen Vielfalt und ihrer räumlichen Integrität erhalten und aufgewertet werden.

### Siedlung

Die urbanen Siedlungsstrukturen konzentrieren sich auf die Stadt und Agglomeration Biel/Bienne sowie entlang der Jurasüdfusslinie, respektive auf der Achse Biel/Bienne–Bern. Im ländlichen Seeland wurde der dörfliche Charakter der Siedlungen weitgehend bewahrt. Aufgrund der restriktiven Einzonungsvoraussetzungen von Kulturland nimmt der Druck auf die Innenentwicklung zu. Verschiedene Massnahmen im RGSK unterstützen diese Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen.

### Verkehr

Mit der Eröffnung des A5-Ostastes wird sich die MIV-Erschliessung in der Agglomeration Biel/Bienne stark verbessern, was entsprechende Änderungen bei den Verkehrsströmen zur Folge haben wird. Um negative Effekte zu vermindern, kommt der Umsetzung der verkehrlich flankierenden Massnahmen eine grosse Bedeutung zu. Es ist eine grosse Anstrengung nötig, damit die Verkehrsprobleme in der Agglomeration Biel/Bienne nicht zunehmen und der ÖV an Attraktivität verliert, auch wenn Doppelspurausbauten, Verbesserungen des Angebots des strassengebundenen ÖV sowie Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Vervollständigung des LV-Netzes vorgesehen sind. Im ländlichen Raum dominieren Massnahmen, die auf eine bessere Verträglichkeit von Siedlung und Verkehr, aber auch der Verkehrsträger untereinander abzielen.

### Umsetzungsstand RGSK 1. Generation

Eine Trendwende zugunsten des LV und des ÖV ist zur nachhaltigen Lösung der Verkehrsprobleme unabdingbar. Das Regiotram verknüpft einen grossen Teil des bestehenden Siedlungsgebietes, sichert die verkehrliche Erschliessung der vorgesehenen Siedlungsentwicklung und erschliesst neue Entwicklungsgebiete. Im März 2015 wurden die Planungsarbeiten für das Regiotram jedoch sistiert, da im aktuellen verkehrs- und finanzpolitischen sowie städtebaulichen Umfeld eine rasche Umsetzung des Projektes als nicht realistisch betrachtet wurde. Als langfristige Massnahme bleibt das Projekt aber im RGSK 2. Generation. Diverse Ortsdurchfahrtmassnahmen und LV-Massnahmen (u. a. Schliessen von Netzlücken) wurden in der Zwischenzeit umgesetzt oder befinden sich kurz vor Umsetzung.



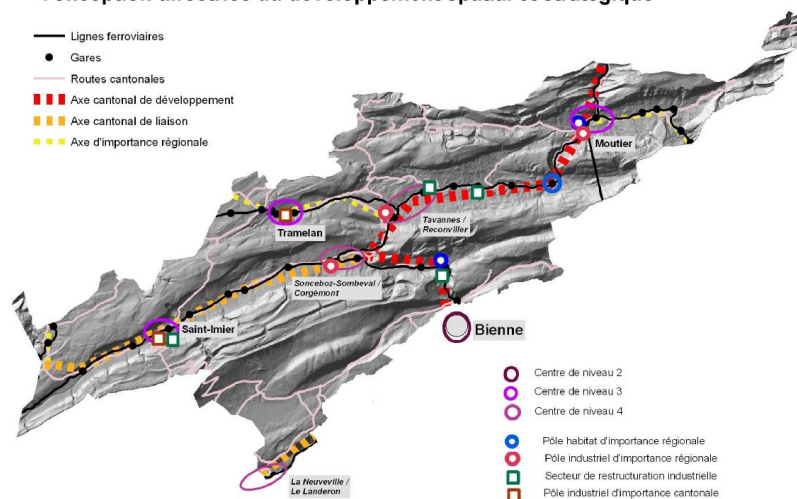
## Steckbrief RGSK Jura bernois

### Struktur

Der Berner Jura ist der französischsprachige Teil des Kantons Bern mit 52'250 Einwohnern. Er beinhaltet keine Agglomeration und wird stark durch die benachbarten Zentren Biel/Bienne, La-Chaux-de-Fonds, Delémont und Neuchâtel im Arc jurassien beeinflusst. Mit über 50 % der Arbeitskräfte im zweiten Sektor (Uhren, Präzisionsmechanik und Metallbearbeitung) stellt der Berner Jura eine Industrieregion dar.

### Zukunftsbild

#### Conception directrice du développement spatial et stratégique



### Landschaft

Der Berner Jura zeichnet sich durch stark besiedelte Täler sowie Hügel- und Berggebiete im Faltenjura mit grossen natürlichen und landwirtschaftlichen Qualitäten aus. Der Berner Jura verfügt noch über zahlreiche weitgehend intakte Landschaften. Mit den Regionalen Naturparks Chasseral und Doubs wird das Ziel verfolgt, die natürlichen Lebensräume, das reiche kulturelle Erbe sowie die Baudenkmäler der Region zu erhalten und nachhaltig weiterzuentwickeln.

### Siedlung

Die Zentren im Berner Jura sind Moutier, St-Imier und Tramelan. Die bestehende dörfliche Struktur konnte an vielen Stellen bewahrt werden. Der teilweise erfolgten andauernden Erweiterung des Siedlungsgebietes an Standorten mit ungenügender ÖV-Erschliessung und mangelhaftem Angebot in Bezug auf die Nahversorgung soll verstärkt entgegengewirkt werden. Siedlungsbegrenzungslinien und Vorranggebiete Natur und Landschaft sollen die weitere Zersiedlung bremsen. Mit Schwerpunkten und Umstrukturierungsgebieten soll die Siedlungsentwicklung gegen innen gelenkt werden.

### Verkehr

Die geforderten neuen SBB-Haltestellen La Cray in Valbirse und La Clef in St-Imier verbleiben mit hoher Priorität im RGSK. Im ländlichen Raum sind einige kleinere Massnahmen vorgesehen, welche auf eine bessere Verträglichkeit von Siedlung und Verkehr, aber auch der Verkehrsträger untereinander abzielen. Mit der Fertigstellung der A16 wird die strassenseitige Erschliessung massiv verbessert und eine Entlastung der Dörfer vom Ortsverkehr ermöglicht.

### Umsetzungsstand RGSK 1. Generation

Der Berner Jura verfügt über keine Agglomeration und entsprechend auch nicht über ein Agglomerationsprogramm. Von den im Rahmen der Synthese RGSK 1. Generation prioritär bezeichneten Verkehrsprojekten konnten Ortsdurchfahrtssanierungen am rechten Bielerseeufer umgesetzt werden. Die neuen SBB-Haltestellen La Cray in Valbirse und La Clef in St-Imier sind im Rahmen des STEP Ausbauschritt 2030 beim Bund zur Realisierung eingegeben worden. In St-Imier wurde eine Tempo-30-Zone eingerichtet.

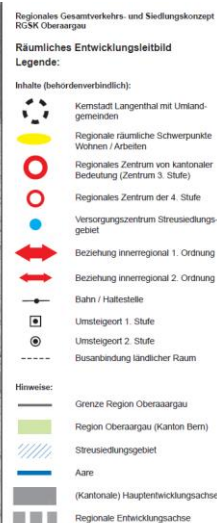
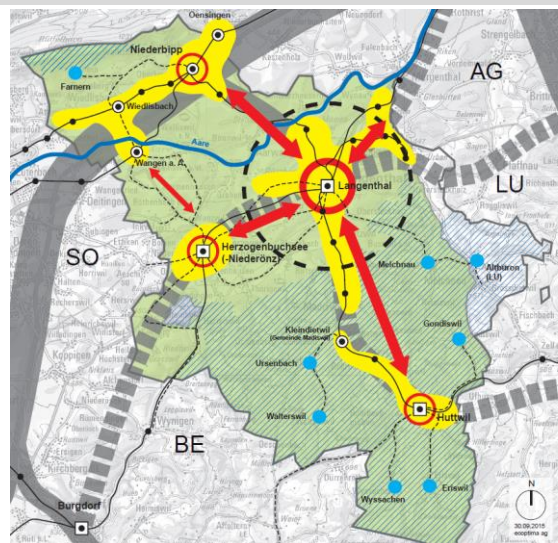
Aufgrund der zahlreichen Gemeindefusionen der letzten Jahre (Valbirse, Petit-Val, Péry-La Heutte, Sauge, Plateau de Diesse) sind grössere Gemeinden entstanden, die den raumplanerischen Spielraum (u. a. mit gemeinsamen Nutzungsplanungen) nützen. Das Thema Siedlungsentwicklung nach innen wird seit einigen Jahren im Berner Jura ebenfalls stufengerecht bearbeitet. Die Aktivierung von Baulandreserven und vereinzelte Innenentwicklungsprojekte (z. B. das kantonale Grossprojekt Espace Birse in Valbirse) zeugen davon.

## Steckbrief RGSK Oberaargau

### Struktur

Der Oberaargau wird in drei Teilräume unterteilt: Mittelland, Jura Südfuss und südlicher Oberaargau. Geprägt wird die Siedlungsstruktur durch ländliche Gemeinden und Streusiedlungsgebiete sowie durch die Zentren Herzogenbuchsee, Huttwil, Niederbipp und Langenthal. Knapp 80'000 Personen wohnen im Oberaargau, davon 20 % in Langenthal. In der Kernstadt sind 30 % der Arbeitsplätze angesiedelt.

### Zukunftsbild



### Landschaft

Das RGSK stützt sich auf das 2010 erstellte „Regionale Landschaftsentwicklungskonzept Region Oberaargau (R-LEK)“. Die Grundinhalte des R-LEK wie Landschaftsschutzgebiete oder Landschaftsästhetik wurden ins RGSK übernommen. Zur Begrenzung der Siedlungsentwicklung wurden Siedlungsbegrenzungen und Trenngürtel festgelegt. Die Entwicklung der Grünräume sowie der inneren und äusseren Landschaften (Wässermatten, Wälder, Flure) stellen wichtige Themen des AP V+S Langenthal dar.

### Siedlung

Die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen sowie auf gut erschlossene Lagen wird mit den bezeichneten Wohn- und Arbeitsschwerpunkten sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete gestärkt (siehe auch separater Bericht „Wohn- und Arbeitsstandorte“ vom 6. November 2015). Das AP V+S Langenthal stützt sich auf den neuen Siedlungsrichtplan von Langenthal ab und enthält detaillierte Strategien, Zielsetzungen und Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen.

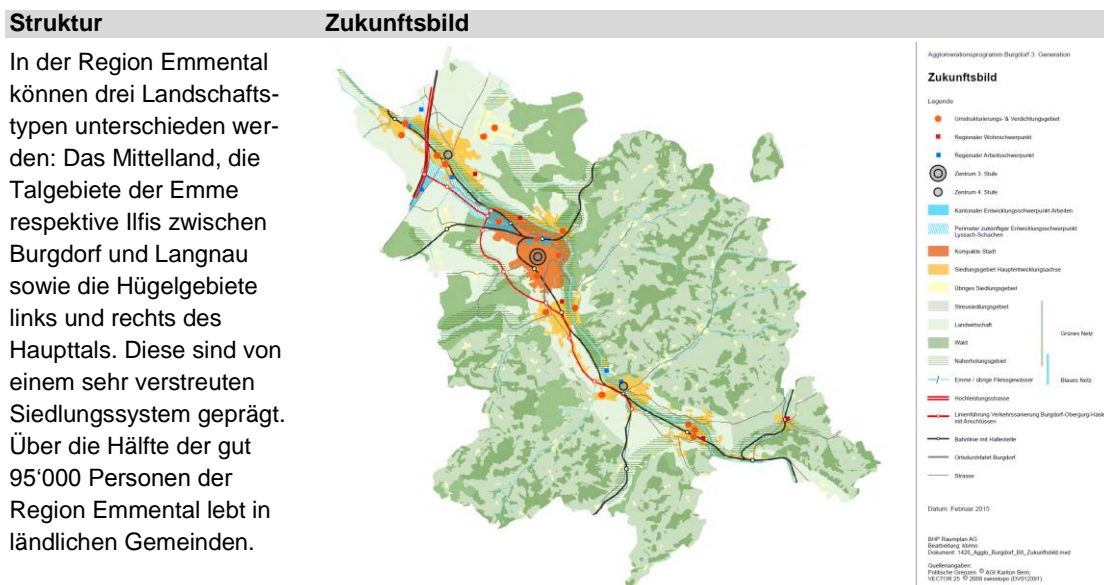
### Verkehr

Die Strategie im Verkehr zielt darauf ab, den Verkehr soweit als möglich zu vermeiden und den Anteil von ÖV und LV am Gesamtverkehr zu steigern. Abgestimmt auf die angestrebte Siedlungsentwicklung soll die ÖV-Erschliessungsgüte bei Wohn- und Arbeitsschwerpunkten sowie Vorranggebieten verbessert werden. Im Langsamverkehr sollen Netzlücken geschlossen und Verkehrssicherheitsmassnahmen umgesetzt werden. Die ungenügende Anbindung von Langenthal an die Nationalstrasse A1 soll mit der Verkehrssanierung „Aarwangen - Langenthal Nord“ entscheidend verbessert werden. Die Verkehrssanierung ermöglicht auch die sichere und attraktive Gestaltung der Ortsdurchfahrt in Aarwangen. In der Region sollen weitere Ortsdurchfahrten saniert werden.

### Umsetzungsstand RGSK 1. Generation

Im Bereich Siedlung stand die Umsetzung der Massnahme S6 „überkantonalen Entwicklungsschwerpunkt GWO“ mit dem 2014 beschlossenen räumlichen Entwicklungskonzept Wangen a.A. - Oensingen sowie die getätigten Vorarbeiten im Bereich „Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie Vorranggebiete“ im Fokus. Die Inbetriebnahme des neuen ASm-Streckenabschnittes zwischen Niederbipp und Oensingen sowie die Weiterentwicklung der Gestaltung des Bahnhofplatzes in Langenthal stand beim ÖV im Vordergrund. Im Bereich MIV konnte die Ortsdurchfahrt Thunstetten, Bützberg ebenso wie die Verkehrssicherheitsmassnahmen in Wynau und die Sanierung und Strassenkorrektur mit Gehwegverlängerung in Melchnau realisiert werden. Im Rahmen des Projektes „Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord“ konnten zwei Vorprojekte erarbeitet und der Variantenentscheid herbeigeführt werden. Zudem konnten diverse Langsamverkehrsprojekte in der Region Oberaargau realisiert werden.

## Steckbrief RGSK Emmental



### Landschaft

Die bestehenden alten Landschaftsrichtpläne wurden überarbeitet und behördenverbindlich festgesetzt. Die Erhaltung und Weiterentwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen und landschaftlichen Werte stand dabei im Vordergrund. Die Kulturlandschaft wird auch als Erholungsraum gestärkt. Wichtige Elemente des Zukunftsbildes stellen das blaue Netz (Emme und ihre Zuflüsse) und das grüne Netz dar. Das grüne Netz trennt mittels Siedlungsbegrenzungen und -trenngürtel die Siedlungen voneinander ab und sorgt für eine ökologische Vernetzung zwischen urbanen und ländlichen Räumen. Im RGSK werden diejenigen Elemente berücksichtigt, welche einen direkten Zusammenhang zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung haben.

### Siedlung

Entlang der Entwicklungsachsen werden an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie potenzielle Erweiterungsgebiete bezeichnet und gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen wird sowohl in Zentren wie Burgdorf, aber auch in ländlichen Räumen stufengerecht umgesetzt. Die regionale Zusammenarbeit wird durch verschiedene Massnahmen gestärkt: So werden beispielsweise überkommunale Zusammenarbeitsmodelle geprüft und Schwerpunktsetzungen in der Siedlungsentwicklung vorgenommen.

### Verkehr

Als zentrales Projekt enthält das RGSK die Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle. Zur gewünschten Entwicklung der Agglomeration Burgdorf und des Emmentals sind substanzielle Verbesserungen auf dem übergeordneten Strassennetz erforderlich. Verkehrlich flankierende Massnahmen tragen dazu bei, die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und die Qualität für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu verbessern. Das ÖV-Angebot hat sich seit 2003 stark verbessert und ein für die Siedlungsstruktur der Region Emmental sehr gutes Niveau erreicht. Daher sind in nächster Zeit keine grossen Ausbauschritte geplant. Mit einem Massnahmenbündel für den Fuss- und Veloverkehr werden die bestehenden Schwachstellen etappenweise behoben und die Attraktivität erhöht.

### Umsetzungsstand RGSK 1. Generation

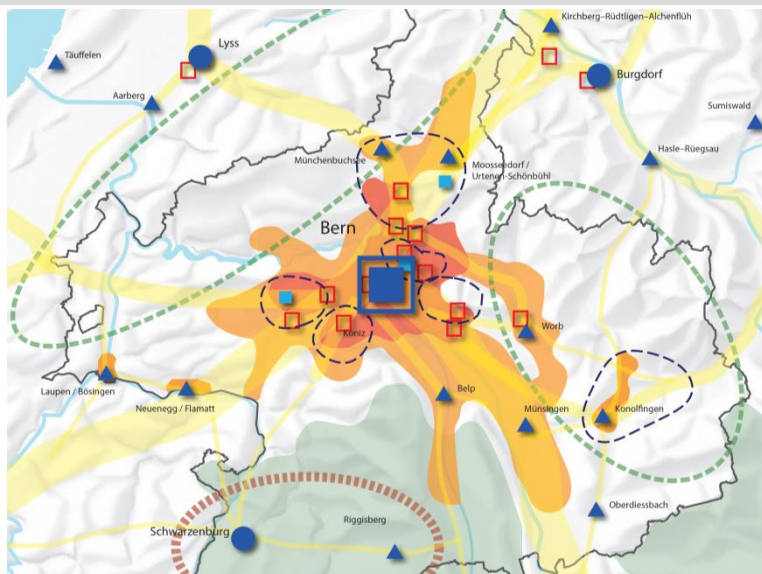
Die Agglomeration Burgdorf hat in den AP V+S den Fokus auf Verbesserungen beim Veloverkehr, beim öffentlichen Verkehr sowie bei der Behebung von Schwachstellen bei der Ortsdurchfahrt Burgdorf gelegt. Dabei konnten verschiedene Massnahmen umgesetzt und realisiert werden. Der Stand der Umsetzung der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm ist im schweizweiten Vergleich ausserordentlich gut.

## Steckbrief RGSK Bern-Mittelland

### Struktur

Die Region Bern-Mittelland als Kerngebiet der Hauptstadtregion Schweiz weist eine stark auf das Zentrum Bern und auf die verschiedenen regionalen Zentren hin ausgerichtete Siedlungsstruktur auf. Gut 400'000 Personen leben und 311'000 Personen arbeiten in den 85 Gemeinden der RKBM. Die Region entlang der Aare, zwischen Gantrisch und Seeland ist geprägt von ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten.

### Zukunftsbild



### Landschaft

Mit dem Projekt „Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung“ wurde 2013–2014 eine grundlegende Vertiefungsarbeit für den Bereich Landschaft erstellt. Die Konzeptidee „Grünes Band“ wurde weiterentwickelt und fand, zusammen mit den Siedlungstrenngürteln und -begrenzungslinien, siedlungsprägenden Grünräumen sowie Kultur- und Naturlandschaften Eingang in das RGSK.

### Siedlung

Die angestrebte polyzentrische Entwicklung nimmt eine wichtige Bedeutung in der Alltagsversorgung ein und übernimmt für die umliegenden ländlichen Gemeinden überkommunale Funktionen als Arbeits- und Infrastrukturstandorte. Die Siedlungsentwicklung nach innen soll mit der Lenkung auf zentrale, gut mit dem ÖV erschlossene Gebiete umgesetzt werden. Verschiedene Massnahmen (Schwerpunkte Wohnen und Arbeiten, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Beratung etc.) tragen dazu bei.

### Verkehr

Die Strategie Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten wird weiter umgesetzt. Von zentraler Bedeutung sind die übergeordneten Massnahmen (z. B. Zukunft Bahnhof Bern inkl. Zufahrten, Engpassbeseitigungen auf den Nationalstrassen um Bern). Gezielte Erschliessungen von ESP und Siedlungsschwerpunkten sowie punktuelle Kapazitätserweiterungen und Sanierungen von Ortsdurchfahrten unterstützen dies. Insbesondere bei umzusetzenden Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen wird ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrssicherheit gelegt, bestehende Netzlücken im Alltags- und Freizeitnetz werden geschlossen und Routen optimiert. Zur Verkehrssteuerung wird ein gemeindeübergreifendes Pilotprojekt zum Verkehrsmanagement vorangetrieben. Im ÖV stehen Massnahmen zur Bewältigung des zu erwartenden Nachfragewachstums im Vordergrund.

### Umsetzungsstand RGSK 1. Generation

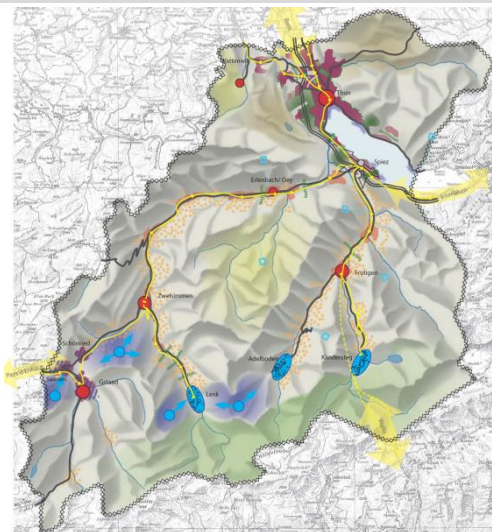
Im Bereich Siedlung stand die Umsetzung des Zielszenarios mit der Informationskampagne „Boden gutmachen“ im Vordergrund. Die umfangreichen Vorarbeiten im Bereich Natur und Landschaft führten zur Überarbeitung der bestehenden regionalen Landschaftsrichtpläne. Im Bereich ÖV standen die Arbeiten rund um Zukunft Bahnhof Bern sowie im Zusammenhang mit dem Tram Region Bern (inkl. ÖV-Knoten Ostermundigen) im Vordergrund. Die Umsetzung der Verkehrssanierung Worb sowie der Umbau des Knotens Papiermühle in Ittigen sind die wichtigsten MIV-Massnahmen. Die Velostation Bahnhof Bern sowie die neue Veloparkierung am Bahnhof Belp tragen – zusammen mit zahlreichen kleineren Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr – zur Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit bei.

## Steckbrief RGSK Thun Oberland-West

### Struktur

Die Region Thun Oberland-West gliedert sich in die drei Teilregionen Entwicklungsraum Thun, Obersimmental-Saenenland (OSSA) und Kandertal (KA) und ist geprägt vom Nebeneinander der mittelländischen, voralpinen und alpinen Räume. Von den ca. 162'000 Personen leben gut 70 % in der Agglomeration Thun (vorwiegend in Thun und in Spiez), in Saanen-Gstaad, Zweisimmen und Frutigen sowie in den Tourismuszentren Lenk, Adelboden und Kandersteg. Die Region hat rund 82'000 Beschäftigte.

### Zukunftsbild



### Landschaft / Tourismus

Die vielfältige Landschaft als Kulturland, Lebens- und Naturraum soll erhalten und aufgewertet werden. In den Regionen Obersimmental-Saenenland und Kandertal sind in der Zwischenzeit eigenständige regionale Landschaftsrichtpläne erarbeitet worden, deren zentrale Inhalte in das RGSK einfließen. Im urbanen Raum der Agglomeration Thun wurden Siedlungstrenngürtel und Grünräume definiert und wichtige Siedlungsränder bezeichnet. Im ländlichen Raum wurden Vorranggebiete Natur und Landschaft (kantonale und regionale Schutzgebiete sowie Gebiete in Bundesinventaren) bestimmt, welche Ausschlussgebiete für touristische Nutzungen sind. Die zentralen Inhalte des in der Zwischenzeit erarbeiteten Regionalen Tourismuskonzepts RTEK stellen die Grundlagen für den Bereich Tourismus im RGSK dar. Neben der Bezeichnung der touristischen Zentren wurden beispielsweise auch die Skiregionen, Bergausflugsziele und Uferregionen von überregionaler Bedeutung festgelegt.

### Siedlung

Die Lenkung der Siedlungsentwicklung auf die zentralen, gut erschlossenen Lagen wird mit der Bestimmung weiterer Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie Wohn- und Arbeitsschwerpunkte weiter gefördert. Mit der Massnahme „Aufwertung der öffentlichen Räume“ wird dem Qualitätsaspekt bei der Siedlungsentwicklung nach innen ebenfalls Rechnung getragen. Neu sind die Massnahmen Siedlungsschwerpunkte und Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus.

### Verkehr

Die Umsetzung der bereits geplanten Massnahmen steht im Vordergrund. Gestützt auf die Schwachstellenanalyse Kantonsstrassen und strassengebundener ÖV sowie der Auswertung der Unfallschwerpunkte wurden einzelne Massnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit auf dem bestehenden Netz sowie zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs (insbesondere in der Agglomeration Thun) festgelegt. Aufgrund der stark gestiegenen Nachfrage nach Mountainbikestrecken erarbeiten die Regionen zurzeit ein regionales Bike-Konzept.

### Umsetzungsstand RGSK 1. Generation

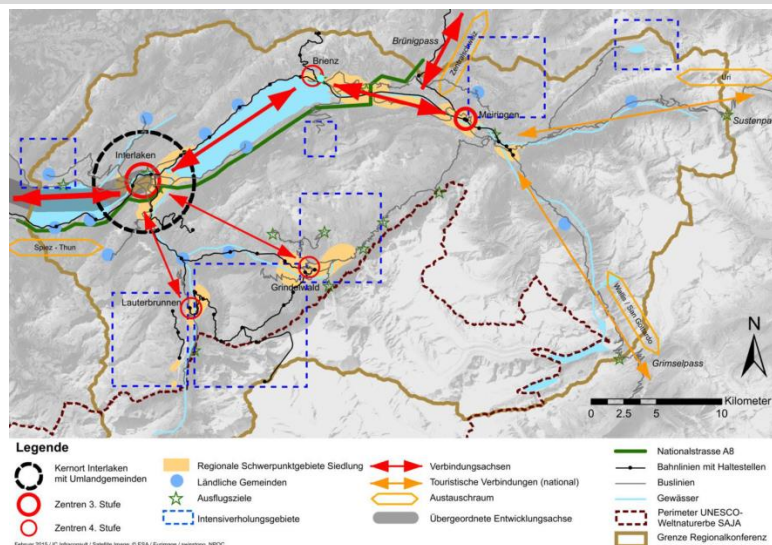
Im Rahmen des Arbeitszonenpools haben sich die Gemeinden der Agglomeration Thun auf eine gemeinsame Strategie zwecks Konzentration der Arbeitstätigkeit im ESP Thun Nord verständigt. Die Wohnstrategie Agglomeration Thun befindet sich noch in Erarbeitung, ebenso die landwirtschaftliche Planung. In der Zwischenzeit konnte die Massnahme der Entwicklung Arbeitsschwerpunkte im ländlichen Raum in den Regionen Obersimmental-Saenenland und Kandertal abgeschlossen werden und das Räumliche Entwicklungskonzept Thun Oberland-West liegt vor. Diverse Strassenmassnahmen (insbesondere flankierende Massnahmen zum sich im Bau befindlichen Bypass Thun Nord) konnten abgeschlossen werden. Ebenso die erste Etappe der Langsamverkehrsverbindung Bahnhof Thun-Lachen und einzelne Perronverlängerungen bei Haltestellen.

## Steckbrief RGSK Oberland-Ost

### Struktur

In der Region Oberland-Ost lebt rund die Hälfte der Bevölkerung von knapp 50'000 in den Gemeinden der Agglomeration Interlaken. Das Gebiet Brienz–Meiringen–Hasliberg ist ein wichtiges Wohn- und Tourismuszentrum. Lauterbrunnen (Wengen und Mürren) sowie Grindelwald sind die weiteren regionalen Tourismuszentren der topografisch geprägten Region in den Alpen.

### Zukunftsbild



### Landschaft und Tourismus

Die Themen Natur, Landschaft und Erholung sind im Rahmen der RGSK 2. Generation integral aufgearbeitet worden, um die bestehenden alten Landschaftsrichtpläne aus dem Jahr 1984 abzulösen. Eine nachhaltige Landschaftsentwicklung in der Region Oberland-Ost wird durch den (auch touristisch bedingten) Siedlungsdruck und die intensive touristische Nutzung gefährdet. Die Festlegung von Landschaftsschutz- und -schongebieten, von siedlungsprägenden Grünräumen und Vorranggebieten für die Landwirtschaft, die Bezeichnung von Siedlungsbegrenzungslinien und die Definition von Intensiv- und Extensiverholungsgebieten wird dazu beitragen, die attraktive und vielfältige Landschaft erhalten zu können.

In den Jahren 2014 und 2015 wurde das Regionale Tourismusentwicklungskonzept RTEK Oberland-Ost erarbeitet, welches die Grundlage für den Teil Tourismus im RGSK 2. Generation darstellt. Räumliche Standortfestlegungen für Ressort-Projekte, Hotelzonen, touristische Transportanlagen sowie Skilisten und Beschneidungen finden so verbindlichen Eingang in die regionale Richtplanung.

### Siedlung

Im Zentrum des Zielszenarios 2030 der Region steht ein gesamtregional verstärktes Bevölkerungswachstum und eine verstärkte Siedlungsentwicklung an zentralen, gut erschlossenen Lagen. Grosses Potenzial wird auf bebauten Parzellen mit einem geringen Bebauungsgrad oder in Umstrukturierungsgebieten geortet. Durch die institutionalisierte Zusammenarbeit in der Regionalkonferenz wird die Abstimmung der Siedlungsentwicklung unter den Gemeinden gefördert.

### Verkehr

Von grosser Bedeutung sind die übergeordneten Grossprojekte Doppelspurausbau Zufahrtslinie Interlaken-Ost, Ausbau A8 Spiez-Interlaken und Umfahrung Wilderswil. Im RGSK sind Massnahmen zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten ebenso enthalten wie kleinere Einzelmassnahmen in den Bereichen Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit und Langsamverkehr. Die kombinierte Mobilität (P+R und B+R) sowie das Mobilitätsmanagement werden mit gezielten Massnahmen gefördert. Die neue BOB-Haltestelle Rothenegg in Grindelwald ist von hoher Wichtigkeit für das V-Bahnprojekt. Mit dem Bau einer neuen Haltestelle und einem P+R auf dem Flugplatzareal wird eine zweckmässige Erschliessung der Wintersportgebiete sichergestellt.

### Umsetzungsstand RGSK 1. Generation

Mit dem weit fortgeschrittenen Projekt crossbow werden im Bodeli die zwei zentralen Achsen vom motorisierten Individualverkehr entlastet und dem Langsamverkehr der gewünschte Raum zurückgegeben. Kleinere realisierte Massnahmen wie lokale Querschnittsanpassungen und Erhaltungsmassnahmen konnten umgesetzt werden. Für den Direktanschluss ESP Flugplatz Interlaken wurde in der Zwischenzeit ein Vorprojekt erarbeitet.

## 5.2 Stand der Umsetzung

Die RGSK werden im 4-Jahres-Rhythmus aktualisiert. Während die Strategien und das Zukunftsbild für die räumliche Entwicklung längerfristig Bestand haben, werden in jeder Generation neue Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr aufgenommen. Da eine neue Generation des Agglomerationsprogramms inhaltlich auf den vorangehenden Generationen aufbaut, ist die Abstimmung mit dem Stand der Umsetzung elementar. An dieser Stelle werden die zentralen Punkte der ausführlichen Umsetzungsberichte der einzelnen RGSK wiedergegeben.

### 5.2.1 RGSK Biel/Bienne-Seeland / AP Biel/Bienne-Lyss

Zur Sicherung der für die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung erforderlichen Siedlungsflächen sowie die Lenkung auf geeignete Standorte schreitet die Umsetzung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte voran: In Realisierung befinden sich beispielsweise in Biel das Gaswerkareal, in Port das Gebiet Lohn-Bellevue oder die ESP Lengnau und Lyss Grien-Süd. Verschiedene Gemeinden setzten in den letzten Jahren Verdichtungen im Rahmen von Arealplanungen um. Seit Inkrafttreten des RGSK 1. Generation wurden Einzonungen in Vorranggebieten Siedlungserweiterung nur in sehr geringem Umfang vorgenommen. Einerseits schränkt der kantonale Handlungsspielraum mit dem Richtplan 2030 viele Gemeinden ein, andererseits wurden vereinzelte Einzonungsmöglichkeiten nicht ausgenutzt. Die Gemeinden streben vermehrt die Siedlungsentwicklung nach innen an. Der mögliche innerregionale Siedlungsflächentransfer kam bisher in einem Fall (2 ha in Aegerten) zur Anwendung. Zur Aufwertung der Siedlungsqualität sind beispielsweise in Biel und Lyss Quartierplanungen im Gange. Weitere Gemeinden erzielten Aufwertungen im Rahmen von Tempo 30-Zonen.

Zur Aufwertung von Landschafts- und Naturräumen konnten zahlreiche Landschaftsschutzgebiete in kommunalen Schutzplänen umgesetzt werden. Zudem wurden im RGSK bezeichnete siedlungsprägende Grünräume und ökologische Vernetzungen in den Planungen der Gemeinden umgesetzt. Im Bereich der ökologischen Landschaftsentwicklung wurde ein regionaler Ersatzmassnahmenpool eingeführt. Gestützt auf die erfolgte regionale landwirtschaftliche Gesamtplanung wird nun als wichtige Grundlage für das Gebiet Seeland-West eine Bodenkarte erstellt.

Die neue Bahnhofstestelle Bözingenfeld im gleichnamigen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt wurde bereits 2013 in Betrieb genommen. Der zur Haltestelle führende Busvorlauf steht kurz vor der Umsetzung. Die Umsetzung der Strassenverkehrsmassnahmen und deren Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds waren in der Agglomeration Biel/Bienne-Lyss lange Zeit blockiert. Inzwischen konnten für Bestandteile aller Massnahmenpakete Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden und viele Projekte sind bereits umgesetzt. Die grosse Anzahl von Projekten in den Massnahmenpaketen macht die Umsetzung aber anspruchsvoll. Mit dem Bahnhofplatz Biel und dem Neumarktplatz in Biel wurden zwei grössere Teilmassnahmen aus Massnahmenpaketen in Volksabstimmungen abgelehnt und müssen neu aufgegleist werden. Mit der 3. Generation erfolgt nun auch eine Bereinigung der Massnahmenpakete indem nur jene Projekte neu eingegeben werden, die nicht in Paketen der

1. oder 2. Generation Platz finden. Zentral im Rahmen des aktuellen RGSK sind nun die zusätzlichen Massnahmen im Bereich Langsamverkehr, ÖV-Bevorzugung und Verkehrsmanagement im Hinblick auf die Eröffnung des Ostasts der Umfahrung von Biel. Im Agglomerationsprogramm wurden die B-Massnahmen aus der 2. Generation konsequent weiterentwickelt und werden nun als A-Massnahmen zur Mitfinanzierung eingegeben. Das betrifft insbesondere Schlüsselmassnahmen im Bereich Langsamverkehr wie die Projekte BGK Oberer Quai in Biel und die 2. Bahnhofspassage Biel. Hingegen wurde nach der Einstufung des Regiotrams als B-Massnahme im Agglomerationsprogramm 2. Generation durch den Bund das Projekt aufgrund der Beurteilung der politischen Realisierbarkeit sistiert. Das Regiotram wird kurz- bis mittelfristig als nicht realisierbar betrachtet, wird aber als längerfristige Option aufrechterhalten und ist als C-Massnahme im Agglomerationsprogramm 3. Generation enthalten. In der Zwischenzeit ist ein Ausbau des Busangebots vorgesehen zur attraktiven Gestaltung des öffentlichen Verkehrs und zur Abdeckung der bestehenden und künftigen Nachfrage.

### **5.2.2 RGSK Oberaargau / AP V+S Langenthal**

In der Region Oberaargau bzw. in der Stadt Langenthal liegt kein vom Bund mitfinanziertes Agglomerationsprogramm der 1. Generation vor.

Für den überkantonalen Entwicklungsschwerpunkt GWO (Gesamtstudie Siedlung, Verkehr, Wirtschaft im Raum Wangen a/Aare–Oensingen) wurde ein räumliches Entwicklungskonzept erarbeitet und verbindlich festgesetzt. Im RGSK 1. Generation festgesetzte Wohn- und Arbeitsschwerpunkte wie Rankmatte 2 und Wolfhusenfeld in Langenthal, Breitmatte in Wangen a/Aare sowie ein Gebiet in Lotzwil konnten in der Zwischenzeit realisiert werden. Für die Umsetzung des überkommunalen Arbeitsschwerpunktes in Langenthal und Thunstetten-Bützberg liegt eine gemeinsame Absichtserklärung vor.

Die Stadt Langenthal hat in der Zwischenzeit ein räumliches Entwicklungskonzept sowie (parallel zur Erarbeitung des AP V+S 3. Generation Langenthal) den Siedlungsrichtplan erstellt. Die Gestaltung und städtebauliche Anbindung des Bahnhofs ist ein wichtiger Schwerpunkt der Siedlungsmassnahmen: In der Zwischenzeit wurde der Richtplan ESP Bahnhof erarbeitet und mehrere Studienaufträge durchgeführt. Der Kredit für die Projektierung wurde gesprochen, so dass die konkrete Umsetzung der Massnahmen im ESP Bahnhof nun ange laufen ist. Massnahmen zur Aufwertung der öffentlichen Räume in der Marktgasse konnten ebenso umgesetzt werden wie die Erarbeitung des Masterplans „Markthallenareal“.

Die Umsetzung des Agglomerationsprogramms 2. Generation ist ange laufen, einzelne Projekte sind bereits umgesetzt (bspw. Knotensanierung Ringstrasse / Thunstettenstrasse), andere weit fortgeschritten. Die B-Massnahmen aus der 2. Generation wurden zu A-Massnahmen weiterentwickelt (insbesondere Schliessung der Netzlücken im Langsamverkehr). Die Stossrichtung der 2. Generation, Verbesserungen für den Langsamverkehr zu erzielen und den MIV um das Stadtzentrum zu lenken, wird mit der 3. Generation weiterverfolgt. Im Hinblick auf die Verkehrssanierung Oberaargau inkl. Umfahrung von Aarwangen



kommt diesen flankierenden Massnahmen für die MIV-Lenkung und der geplanten ÖV-Bevorzugung ein besonders hoher Stellenwert zu.

### **5.2.3 RGSK Emmental / AP V+S Burgdorf**

Die Umsetzung der Projekte und Massnahmen in der Agglomeration Burgdorf ist weit fortgeschritten. Die Realisierung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete erfolgt in den Gemeinden, wobei der Stand der Umsetzung unterschiedlich ist. Die Region begleitet den Prozess (u. a. mit Workshops zur Sensibilisierung für das Thema Siedlungsentwicklung nach innen). Die Stadt Burgdorf setzt die Siedlungsentwicklung nach innen in der zur Zeit laufenden Anpassung der Nutzungsplanung vorbildlich um. Zur Siedlungsbegrenzung und zum Landschaftsschutz wurde 2013–2014 der regionale Richtplan Landschaft erarbeitet. Die „regionalen Landschaftsschutzgebiete“ sowie die Gebiete zur „Offenhaltung der Landschaft“ – welche im Zusammenhang mit der angestrebten Siedlungsentwicklung und den Verkehrsinfrastrukturen besondere Bedeutung aufweisen – wurden ins RGSK aufgenommen. Damit wird die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt und wichtige Grünbereiche sowie ökologisch wertvolle Bereiche in Siedlungsnähe vor Überbauungen geschützt.

Die Verkehrsprojekte aus der ersten Generation sind weitgehend umgesetzt oder in Umsetzung. Das Projekt Ortsdurchfahrt Burgdorf ist grösstenteils umgesetzt. Die weitere Gestaltung der Ortsdurchfahrt wird im Rahmen des gesamtregionalen Projekts Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle geplant und realisiert und ist Bestandteil der 3. Generation. Auch die Langsamverkehrsmassnahmen der 3. Generation bauen auf den vorangehenden Generationen auf. Kurz vor der Umsetzung steht mit dem Neuen Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf ein Schlüsselprojekt an der Schnittstelle zwischen öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr im ESP-Perimeter Bahnhof Burgdorf, das auch für den ÖV der ganzen Region eine spürbare Attraktivitätssteigerung bringen wird. Der grösste verbleibende Handlungsbedarf der Region liegt in einer für die Anwohnenden attraktiven Gestaltung des Strassenraums in Burgdorf und Oberburg, die eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und eine sichere Führung des Langsamverkehrs erlaubt.

### **5.2.4 RGSK Bern-Mittelland / AP V+S Bern**

Die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen ist weit fortgeschritten: In den Entwicklungsschwerpunkten ESP des Kantons (insbesondere Wankdorf, Ausserholligen und Liebefeld/Köniz) haben rege Bautätigkeiten und Entwicklungen stattgefunden. Rund 20 regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte aus dem RGSK der 1. Generation wurden in der Zwischenzeit realisiert und umgesetzt (u. a. Schönberg Ost in Bern, Stegmätteli in Laupen, Eisengasse in Bolligen etc.). In den Jahren 2012 und 2013 stand die Massnahme S2 „Umsetzung Zielszenario“ im Vordergrund. Mit der Informationskampagne „Boden gutmachen“ ist es gelungen, die Thematik „Wachstum, Bautätigkeit und Siedlungsentwicklung nach innen“ der breiten Öffentlichkeit näher zu bringen. Im Jahre 2016 wurde daraus ein grosses, mehrjähriges Projekt zur „Aktivierung der Innentwicklungspotenziale“ entwickelt und gestartet. Mit der WebGIS-basierten systematischen Erhebung 2014 und 2015 der unüberbauten Bauzonenre-

serven konnten gegen hundert neue potenzielle Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete von regionaler Bedeutung eruiert und ins RGSK 2. Generation aufgenommen werden.

In den Jahren 2013 und 2014 wurden mit dem Projekt „Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung“ grundlegende Vertiefungsarbeiten für den Bereich Landschaft gemacht. Dies erfolgte in einem partizipativen Prozess mit den Gemeinden. Die Resultate der Arbeiten sind ins RGSK behördenverbindlich eingeflossen. Es handelt sich dabei namentlich um die regionalen Siedlungsbegrenzungen, das Grüne Band, die Vorranggebiete Natur- und Kulturlandschaften, die Siedlungstrenngürtel, die Wildtierkorridore, die siedlungsprägenden Grünräume sowie die Erholungsschwerpunkte.

Das Agglomerationsprogramm Bern umfasst den umfangreichsten Massnahmenkatalog, darunter auch zahlreiche Grossprojekte. Mit Tram Bern West, Wankdorfplatz und Tramverlängerung Wankdorf, Verkehrssanierung Worb und Entflechtung Wylerfeld sind wichtige Elemente des nachhaltigen und verträglichen Gesamtverkehrssystems der Region Bern bereits umgesetzt oder in Umsetzung. Planerisch weit fortgeschritten sind die Projekte zum Ausbau des Bahnhofs Bern und die Korrektur Bolligenstrasse Nord. Mit der Umgestaltung des Eigerplatzes in Bern befindet sich auch bereits eine Massnahme der 2. Generation in Umsetzung. Mit zum Teil etwas Verzögerung befinden sich nun auch die umfangreichen Massnahmenpakete in den Bereichen Langsamverkehr und verträgliche Strassenraumgestaltung in Umsetzung. Ein wichtiger Schritt dafür war die Bereinigung und definitive Festlegung der Bestandteile der Massnahmenpakete durch den Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Die Umsetzung wird nun konsequent angegangen. Zu den bereits umgesetzten oder sich in Umsetzung befindenden kleineren Massnahmen gehören beispielsweise die verträgliche Sanierung Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen, die Velostation Bahnhof Bern, die Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring und diverse Veloparkierungsanlagen. Die Umsetzung der vielen kleineren Massnahmen ist gut angelaufen.

In Ergänzung zu den Massnahmen der 1. und 2. Generation sind in der 3. Generation umfangreiche Massnahmen zur Verbesserung der Attraktivität und Sicherheit für den Veloverkehr geplant, insbesondere in der Stadt Bern und der Kernagglomeration. Eine Schlüsselmassnahme ist dabei die Anpassung des Umfelds des Bahnhofs Bern im Hinblick auf die Inbetriebnahmen des neuen RBS Tiefbahnhofs und der neuen Publikumsanlage mit dem Zugang Bubenberg.

Ein fehlendes Stück im Verkehrssystem der Region Bern bleibt der Kapazitätsengpass auf der Linie 10 zwischen Ostermundigen und Köniz nach erstmaliger Ablehnung von Tram Region Bern. Für den Ast Ostermundigen wurde das Projekt aufgrund der Abstimmung vom 3. April 2016 in Ostermundigen wieder aufgenommen: Kanton Bern, Stadt Bern und die Gemeinde Ostermundigen sind bestrebt das Tram Bern - Ostermundigen rasch zu realisieren. Auf dem Ast Köniz muss aufgrund der Ablehnung an der Urne das Angebot neu geplant werden. Der Tramverlängerung nach Kleinwabern hat das Volk hingegen deutlich zugestimmt. Das Projekt soll nun im A-Horizont des Agglomerationsprogramms 3. Generation realisiert werden. Dabei wird es eng koordiniert mit der S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern und der vorgesehenen Siedlungsentwicklung in Kleinwabern.

### **5.2.5 RGSK Thun Oberland-West / AP V+S Thun**

Die Umsetzung der Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen aus dem RGSK 1. Generation und den AP V+S 1. und 2. Generation ist weit fortgeschritten. Der Fokus lag insbesondere auf der Erarbeitung der Grundlagen zur Siedlungsentwicklung nach innen und auf deren Umsetzung. Auf der regionalen Ebene wurde eine Wohnstrategie für die Agglomeration Thun erarbeitet. Diese dient u. a. zur Erstellung eines Leitfadens für die Siedlungsentwicklung nach innen für die Agglomerationsgemeinden. Mit dem überkommunalen Arbeitszonenpool wurden bereits erste Schritte zur Umsetzung der auf kantonaler Ebene einzuführenden Arbeitszonenbewirtschaftung unternommen. Und schliesslich konnte im Agglomerationsperimeter auch eine landwirtschaftliche Planung umgesetzt werden. Auf kommunaler Stufe wurden Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete aus dem RGSK weiterentwickelt und vorangetrieben. So konnten beispielsweise das Umstrukturierungsgebiet Emmi/Rex Areal in Thun oder die Arbeitsschwerpunkte Glütschbachstrasse in Uetendorf oder Angolder in Spiez in der Zwischenzeit realisiert werden. Im Bereich Naturschutz und Landschaftsentwicklung findet zurzeit die Teilrevision des Landschaftsrichtplans Thun-InnertPort von 2008 statt. Die Ergebnisse der Überarbeitung werden ins RGSK 3. Generation bzw. AP V+S 4. Generation einfließen.

Mit dem Bypass Thun Nord befindet sich die Schlüsselmassnahme der Agglomeration Thun kurz vor Inbetriebnahme. Der Bypass inkl. flankierende Massnahmen und Verkehrsmanagement wird es erlauben, die Innenstadt massiv vom Verkehr zu entlasten und damit attraktiver zu gestalten und die Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen. Einige Projekte aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation wie die vertragliche Gestaltung der Hofstettenstrasse oder die erste Etappe der Wegverbindung Thun Bahnhof–Lachen sind bereits abgeschlossen. Viele Projekte werden in den kommenden zwei Jahren in Bau gehen, darunter die vertragliche Sanierung der Ortsdurchfahrt Spiez, das Parkleitsystem in Thun und Langsamverkehrsmassnahmen in der Innenstadt Thun. Die noch nicht umgesetzten Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr werden weiterbearbeitet und im Agglomerationsprogramm der 3. Generation weitergeführt. Prioritäre Vorhaben in der koordinierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung bleiben die zweckmässigen Erschliessungen des ESP Thun Nord und des ESP Bahnhof Steffisburg.

### **5.2.6 RGSK Oberland-Ost / AP V+S Interlaken**

Die im RGSK 1. Generation bezeichneten Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete wurden mittels WebGIS Umfrage überprüft und weiterentwickelt. In einzelnen Gebieten konnten Projekte realisiert werden. Mit dem durchgeführten Projekt „Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung bestimmen“ wurde die entsprechende Massnahme aus dem RGSK 1. Generation umgesetzt und die Grundlage geschaffen, mit dem RGSK 2. Generation den bestehenden Landschaftsrichtplan von 1984 abzulösen. Dabei wurden u. a. auch die im Richtplan 1984 enthaltenen Landschaftsschutz- und -schongebiete überprüft und im RGSK verankert. Mit dem in der Zwischenzeit erarbeiteten Regionalen touristischen Entwicklungskonzept (RTEK) konnten wesentliche Inhalte mit Auswirkungen auf Raum und Umwelt in das RGSK 2. Generation übernommen werden. Es

handelt sich dabei beispielsweise um die behördenverbindliche Verankerung der Themen „Resort-Projekte“, „Konzept Freizeit- und Tourismusverkehr“, „Intensiv- und Extensiverholungsgebiete“ sowie „Touristische Transportanlagen“ im RGSK.

Die erste Etappe der Schlüsselmasnahme Crossbow ist bereits umgesetzt, nun folgt mit dem Agglomerationsprogramm 2. Generation die Umsetzung der zweiten Etappe. Damit wird der Verkehrsraum der Bodeligemeinden für Anwohner, Fussgänger, Velofahrer und den ÖV verträglich gestaltet sein. Ebenfalls in Umsetzung ist nun die verträgliche Gestaltung der Ortsdurchfahrt Wilderswil. Planerisch weit fortgeschritten ist die Erschliessung des ESP Flugplatzareal Interlaken. In der Agglomeration Interlaken werden die Ressourcen nun eingesetzt, um die Projekte der 2. Generation umzusetzen. Da mit diesen Projekten vorerst auch der dringende Handlungsbedarf abgedeckt ist, werden für die 3. Generation keine Projekte zur Mitfinanzierung beim Bund eingereicht.

### 5.2.7 Fazit

Aus der kantonalen Gesamtsicht kann festgehalten werden, dass die Umsetzung der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation auf Kurs ist. Startschwierigkeiten, welche u. a. mit langen Fristen bei der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen zusammenhängen, sind mittlerweile behoben. So sind knapp zwei Drittel der über 100 Mio. CHF, die der Bund mit den Leistungsvereinbarungen für Strassenverkehrsmassnahmen der Agglomerationsprogramme 1. Generation reserviert hat, nun bereits in Finanzierungsvereinbarungen verpflichtet. Dazu kommen noch die grösseren Einzelprojekte im Bereich öffentlicher Verkehr wie die Entflechtung Wylerfeld. Die Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen der 2. Generation konnten im Jahr 2015 unterzeichnet werden. Dementsprechend ist auch der Umsetzungsstand noch weniger weit fortgeschritten. Dennoch konnten schon einige Projekte umgesetzt werden bzw. mit der Umsetzung gestartet werden.

Die anspruchsvollen und aufwändigen administrativen Abläufe zwischen Gemeinden, Regionen und Kanton und Bundesebene haben sich nun eingespielt. Der hohe administrative Aufwand im Zusammenhang mit den Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen bleibt aber eine Herausforderung. Das betrifft nicht nur die finanzielle Abwicklung mit dem Bund im Rahmen der Umsetzung sondern auch den Aufwand bei Kanton und Regionen in der Planung der Massnahmen. Für zukünftige Generationen ist zwingend eine Reduktion des administrativen Aufwands sicherzustellen. Dies gilt umso mehr, da mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)<sup>38</sup> nun eine dauerhafte Finanzierung für den Agglomerationsverkehr vorgesehen ist und weitere Generationen von Agglomerationsprogrammen folgen werden. Zu diesem Zweck soll eine effiziente Bewirtschaftung der Massnahmenlisten über die verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen hinweg ermöglicht

---

<sup>38</sup> Die parlamentarische Beratung zum NAF ist abgeschlossen. Eine Volksabstimmung findet voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2017 statt.

werden. Dazu sollen geeignete Planungs-, Controllings- und Finanzierungsinstrumente geprüft werden.

### **5.3 Gesamtwürdigung aus kantonaler Sicht**

Die künftigen Herausforderungen im Bereich Verkehr und Siedlung können nur mit einem guten Zusammenspiel zwischen den unterschiedlichen institutionellen Ebenen und dem geeigneten Instrumentarium angegangen werden. Mit der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit SARZ sowie der massiven Stärkung der regionalen Richtplanung über den kantonalen Richtplan ab 2006 hat der Kanton dazu eine gute Ausgangslage geschaffen.

Zentral für das Gelingen der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ist einerseits die erfolgreiche Verknüpfung zwischen der (strategischen) Verkehrsplanung, der kantonalen Richtplanung und der mittelfristigen Finanzplanung. Andererseits braucht es eine enge Abstimmung zwischen den kommunalen, regionalen und kantonalen Planungen. Fundierte regionale Planungen erlauben es dem Kanton, seine Planungen auf solide regionale Vorentscheide abzustützen und für das ganze Kantonsgebiet die raumordnungspolitischen Prioritäten insbesondere bei den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu setzen.

Auf der regionalen Ebene ist das RGSK das Instrument für diese Abstimmung: Das RGSK sorgt dafür, dass die Siedlungsentwicklung dorthin gelenkt wird, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich ist. Darüber hinaus hilft es mit, die Verkehrsangebote so zu steuern, dass sie die gewünschte Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten ermöglichen.

Das RGSK ist das behördenverbindliche regionale Konzept nach Art. 98a Abs. 4 BauG, welches im Perimeter der (künftigen) Regionalkonferenz erarbeitet wurde. Es wird gestützt auf die Vorprüfung des Kantons durch die regionalen Träger überarbeitet und anschliessend als regionaler Teilrichtplan verabschiedet. Anschliessend wird das RGSK als regionaler Teilrichtplan vom Kanton genehmigt. Das RGSK gewährleistet damit eine gesamthafte regionale Sichtweise und dient der flächendeckenden Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Kanton Bern sowie einer optimalen Integration des jeweiligen Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung nach Bundesrecht. Dank der thematischen Erweiterung des RGSK in den Bereichen Natur und Landschaft sowie Tourismus und dem vierjährigen Aktualisierungsrhythmus des Instrumentes wird ein massgeschneidertes und flexibles Instrument geschaffen, welches die Ziele der regionalen Entwicklung längerfristig sichert.

Die vorliegenden RGSK der zweiten Generation beinhalten Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft, die aufeinander abgestimmt sind. Damit wird erreicht, dass bestehende Infrastrukturen noch besser ausgelastet werden, beziehungsweise neue Anlagen einen hohen Wirkungsgrad erzielen. Durch eine haushälterische Bodennutzung und eine Siedlungsstrategie, die sich am kantonalen Richtplan 2030 orientiert, wird eine nachhaltige Weiterentwicklung der Siedlung sichergestellt. Entsprechende Festlegungen und Massnahmen zur Lenkung und Konzentration der Siedlungsentwicklung sind in den RGSK enthal-

ten. Durch die Festlegung von Siedlungsbegrenzungen, Siedlungstrenngürtel, siedlungsprägenden Grünräumen und Vorranggebiete für Natur und Landschaft wird zudem der Zersiedlung im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten Einhalt geboten.

Im Bereich Verkehr wird in den RGSK ein leistungsfähiges und qualitativ hochstehendes Mobilitätsangebot angestrebt, welches die Aufrechterhaltung und Stärkung der funktionalen Beziehungen gewährleistet. Gemäss der übergeordneten Strategie „Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten“ können so Wege kurz gehalten werden und, wo möglich, auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr umgelagert werden. Priorität haben Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und der Nachfragebeeinflussung (Verkehrsmanagement). Gezielte neue Infrastrukturen werden jedoch auch künftig nötig sein. Angesichts der finanziellen Möglichkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden müssen in den RGSK allerdings klare Prioritäten bei den einzelnen Massnahmen gesetzt werden: Denn es gilt nicht nur die neuen Infrastrukturen zu finanzieren, sondern auch die bestehenden zu unterhalten. Die RGSK als regionale Mittelfristplanungen tragen so dazu bei, dass mit den knappen verfügbaren Mitteln der bestmögliche Nutzen für eine nachhaltige Entwicklung des Kantons erzielt werden kann.

## 6 Zusammenzug der Massnahmen

### 6.1 Überblick Siedlung

#### 6.1.1 Überblick über Massnahmen und ihre Abdeckung in den RGSK

In den Bereichen Siedlung, Landschaft und Tourismus hat der Regierungsrat den Regionen für das RGSK 2. Generation folgende Vollzugs- und Prüfungsaufträge<sup>39</sup> erteilt:

Nr.	Vollzugs- und Prüfaufträge	Seeland/Biel/Bienne	Jura bernois	Oberaargau	Emmental	Bern-Mittelland	Thun Oberland-West	Oberland-Ost
VA 1	Wohn- und Arbeitsschwerpunkte überprüfen sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bestimmen	x	x	x	x	x	x	x
VA 2	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung überprüfen und zum Koordinationsstand Festsetzung weiterentwickeln	x	x	x	x	x	x	x
VA 3	Siedlungstrenngürtel festlegen	x	x	x	x	x	x	x
VA 4	Bereinigung des regionalen Planungsinstrumentariums prüfen und gegebenenfalls vornehmen	x	x	x	x	x	x	x
VA 5	Regionale touristische Entwicklungskonzepte RTEK: Behördenverbindliche Bestimmungen ins RGSK überführen						x	x
VA 6	Regionale Landschaftsrichtpläne: Überführung von einzelnen Elementen ins RGSK sicherstellen	x	x	x	x	x	x	x
PA 1	Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen	x	x	x	x	x	x	x
PA 2	Siedlungsbegrenzungen festlegen	x	x	x	x	x	x	x
PA 3	Verkehrsintensive Vorhaben VIV: Fahrplan zur Überprüfung und Weiterentwicklung festlegen	x		x		x	x	

Für die einzelnen Aufträge wurden vom Kanton – gestützt auf den kantonalen Richtplan und weitere übergeordnete Rahmenbedingungen – verbindliche Kriterien und Mindestanforderungen definiert. Im Rahmen der Vorprüfung und Genehmigung der RGSK 2. Generation

<sup>39</sup> BVE/JGK (2014), Kantonaler Leitfaden "RGSK Handbuch" und "Vorgaben RGSK" vom 21. Februar 2014; RRB 491/2014.

wurden die RGSK-Inhalte auf ihre Rechtmässigkeit und Vereinbarkeit mit den kantonalen Vorgaben geprüft.

Alle Regionen sind diesen Aufträgen, unter Berücksichtigung des Standes der Planungen aus den RGSK 1. Generation und ihrer konkreten Situation, nachgekommen. Die Grundanforderungen sind entsprechend erfüllt. Die RGSK der 2. Generation stellen in einigen Themenbereichen eine Aktualisierung und gezielte Weiterentwicklung der Inhalte der 1. Generation dar. Dies betrifft insbesondere die Vollzugsaufträge VA 1 „Wohn- und Arbeitsschwerpunkte überprüfen“, VA 2 „Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung zum Koordinationsstand Festsetzung weiterentwickeln“ und VA 4 „Bereinigung des regionalen Planungsinstrumentariums prüfen und vornehmen“. Der vom kantonalen Richtplan 2030 angestrebte Paradigmenwechsel hin zur Siedlungsentwicklung nach innen wurde von allen Regionen mit der Festlegung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten (VA 1), mit der Bezeichnung von Siedlungstrenngürteln, respektive Siedlungsbegrenzungen (VA 3 und PA 2) sowie mit weiteren regionalen Massnahmen (z. B. SEin im ländlichen Raum, Ausgleich von Siedlungsflächen etc.) auf regionaler Stufe vorangetrieben.

Erfreulicherweise haben sich alle Regionen auch intensiv mit Fragen von Natur und Landschaft auseinandergesetzt (VA 6 „Regionale Landschaftsrichtpläne“, sowie VA 3 / PA 2 „Siedlungstrenngürtel, respektive Siedlungsbegrenzungen festlegen“). Im Rahmen der RGSK 1. Generation wurde vielfach festgestellt, dass die Landschaftsthemen nicht in derselben Tiefe aufgearbeitet wurden wie die Themen Siedlung und Verkehr. Zwischen den beiden RGSK-Generationen sowie im Rahmen der Erarbeitung des RGSK der 2. Generation wurden diese thematischen Lücken nun geschlossen: In den Regionen Bern-Mittelland, Oberland-Ost, Emmental, Seeland.Biel/Bienne, Obersimmental-Saenenland sowie Kandertal wurde das Thema Natur und Landschaft integral als zentraler Inhalt des RGSK bearbeitet und festgesetzt. Teilweise hat dies auch zu eigenständigen regionalen Landschaftsrichtplänen geführt. In den Regionen Jura bernois, Oberaargau und Entwicklungsraum Thun sind die bereits guten Landschaftsgrundlagen im Rahmen der RGSK 2. Generation überprüft und gezielt weiterentwickelt worden.

In den beiden Oberländerregionen (Thun Oberland-West und Oberland-Ost) stellen die erarbeiteten regionalen touristischen Entwicklungskonzepte RTEK wichtige Plangrundlagen für die angestrebte räumliche Entwicklung dar. Wichtige Elemente aus den RTEK wie die Siedlungsschwerpunkte für touristische Nutzungen, Resorts sowie Intensiv- und Extensiverholungsgebiete fliessen behördenverbindlich in das RGSK der 2. Generation ein.

Vereinzelt sind auch Vollzugsaufträge aus der 1. Generation RGSK im Rahmen der 2. Generation nochmals aufgegriffen und abschliessend behandelt worden (z. B. Festlegung von Regionalen Zentren der 4. Stufe).

### **6.1.2 Massnahmen und Massnahmenkategorien**

In den RGSK der 2. Generation wurden in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Tourismus insgesamt 121 Massnahmen aufgeführt, welche in den nächsten Jahren durch die Regi-



onen und Gemeinden bearbeitet und umgesetzt werden sollen. Die Massnahmen können in den folgenden Massnahmenkategorien zusammengefasst werden:

Nr.	Massnahmenkategorien	Seeland,Biel/Bienne	Jura bernois	Oberaargau	Emmental	Bern-Mittelland	Thun Oberland-West	Oberland-Ost
1	<b>Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte</b>	x	x	x	x	x	x	x
2	<b>Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete</b>	x	x	x	x	x	x	x
3	<b>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten</b>	x	x	x	x	x	x	x
4	<b>Massnahmen Siedlungsentwicklung nach innen (SEin)</b>	x	x	x		x	x	
5	<b>Verkehrsintensive Standorte (VIV)</b>	x		x		x	x	
6	<b>Siedlungsflächenausgleich</b>	x		x				
7	<b>Regionale Zentren 4. Stufe</b>	x	x	x	x	x	x	x
8	<b>Koordination / Regionale Zusammenarbeit</b>	x	x	x	x	x	x	x
9	<b>Siedlungstrenngürtel / Siedlungsbegrenzungen</b>	x	x	x	x	x	x	x
10	<b>Vorranggebiete N+L / Regionale Landschaftsplanungen</b> (Siedlungsprägende Grünräume, Wildtierkorridore, ökol. Vernetzung)	x	x		x	x	x	x
11	<b>Regionale Naturpärke</b> (inkl. UNESCO Welterbe SAJA)		x			x	x	
12	<b>Regionales Touristisches Entwicklungskonzept (RTEK)</b> (inkl. Erholung / Freizeit / Sport)	x	x			x	x	x
13	<b>Land- und Forstwirtschaft</b> (inkl. Kulturlandschaften)	x				x	x	x
14	<b>Weitere regionale Massnahmen</b> (Energie, Windenergie, Fluss- und Seeufer, öffentliche Einrichtungen, Flugplätze, ...)	x	x		x		x	x
15	<b>Controlling / Monitoring</b>	x		x		x		

Die detaillierte Auflistung der 121 Massnahmen inklusive einer Kurzbeschreibung kann dem Anhang 11.1 entnommen werden.

### 6.1.3 Priorisierungsbedarf

In der Synthese 2007 zu den Agglomerationsprogrammen V+S wurden noch alle Massnahmen im Bereich Siedlung als prioritär bezeichnet. Die wichtigsten Massnahmen konnten damals mit der Richtplanrevision 2006 umgesetzt werden. So wurden die ESP, die Koordination Gesamtverkehr/Siedlung, Verkehrsintensive Vorhaben, ÖV-Neueinzonungsregeln etc. in den Richtplan aufgenommen. In der RGSK-Synthese 2012 wurden diejenigen Massnahmenkategorien als prioritär bezeichnet, welche die erwünschte Siedlungsentwicklung in den gut erschlossenen Zentren fördern. Es handelte sich namentlich um die „Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren“, „Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Umstrukturierungsgebiete sowie Massnah-

men zur Siedlungsentwicklung nach innen“, „Siedlungsbegrenzungen“ und „Vorranggebiete Siedlungserweiterungen“. Diese prioritären Inhalte und Massnahmen stellten die Grundlage für die Erarbeitung des Teils Siedlung des kantonalen Richtplans 2030 dar.

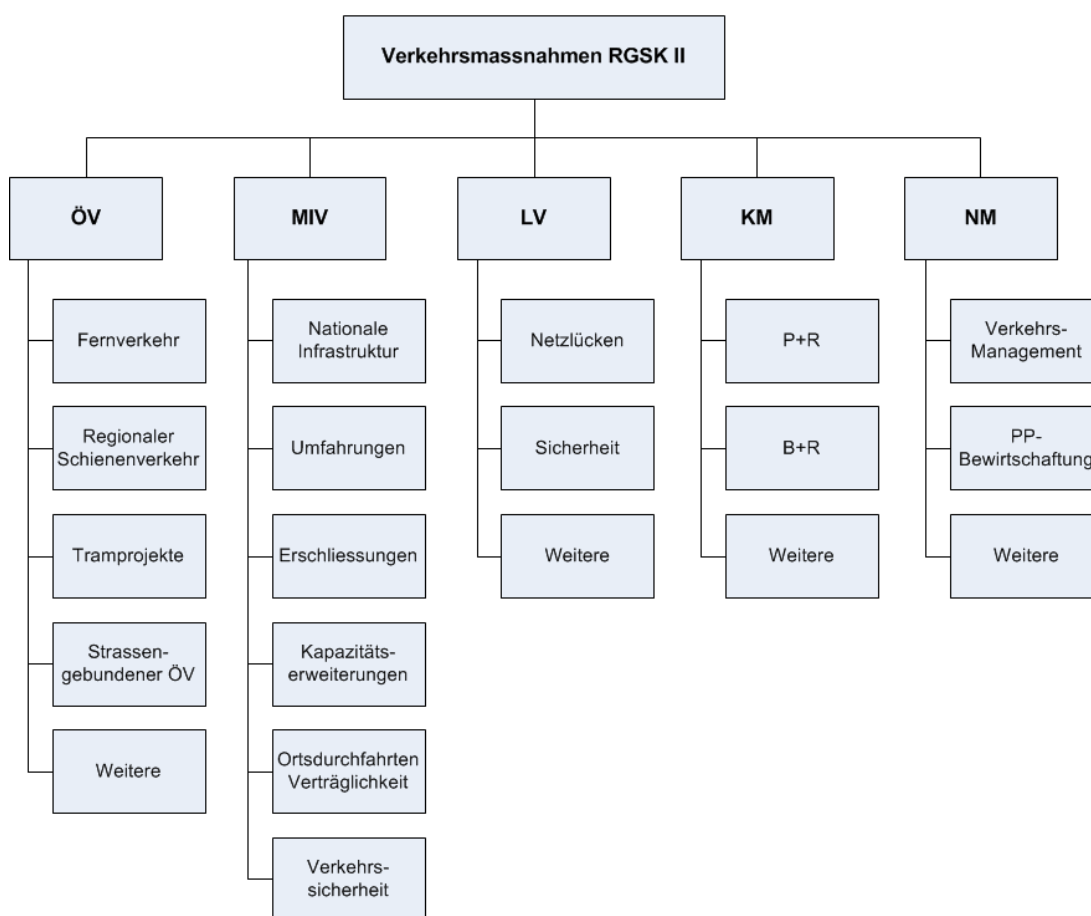
Im Rahmen der Synthese RGSK 2016 sind diejenigen Massnahmen und Massnahmenkategorien, welche für die erwünschte räumliche Entwicklung aus kantonalen Sicht besonders bedeutsam sind, eruiert und priorisiert worden. Sie stellen die Grundlage für die Fortschreibung des kantonalen Richtplans 2030 sowie für die Arbeitsprogramme der Regionen in den nächsten vier Jahren dar. Mit der Bezeichnung der Siedlungsmassnahmen, die aus Sicht des Kantons prioritär sind und die eine besondere Förderung des Kantons verdienen, wird die Grundlage für die Mitsubventionierung der regionalen Planungen über die Planungsfinanzierungsverordnung PFV, Art. 7 Abs. 1 „die Beitragshöhe bemisst sich nach dem kantonalen Interesse“ sowie Art. 8 „Projekte von besonderem kantonalen Interesse kann der Beitragssatz des Kantons angemessen erhöht werden“ geschaffen.

## 6.2 Überblick Verkehr

### 6.2.1 Kategorien

Die Massnahmen im Verkehr können in folgende Kategorien eingeteilt werden (vgl. Abbildung 6-1). Im Folgenden werden die Massnahmen im Überblick zusammengefasst. Eine Liste aller Verkehrsmassnahmen enthält Kapitel 11 (Anhang C: Massnahmenliste).

Abbildung 6-1: Verkehrsmassnahmen nach Kategorien



Hinweis: In diesem Kapitel werden die wichtigsten Verkehrsmassnahmen zusammengefasst. Die RGSK enthalten nicht sämtliche kantonalen Verkehrsprojekte, sondern nur diejenigen, die von den Regionen im Rahmen der RGSK aufgenommen wurden. Insbesondere nicht enthalten sind in den meisten RGSK auch Projekte, die bezüglich Realisierung schon weit gediehen sind (und im AP V+S der 1. und 2. Generation aufgenommen wurden). A-Projekte vorangehender Generationen werden an dieser Stelle in der Regel nicht noch einmal aufgenommen.

## 6.2.2 ÖV

### a) Grundsätzliche Vorbemerkung ÖV-Planung und STEP

Die Infrastrukturplanung des öffentlichen Fern- und Regionalverkehrs erfolgt **nicht** im Rahmen der RGSK sondern durch die Transportunternehmen in Zusammenarbeit mit Bund und Kanton. Der öffentliche Fern- und Regionalverkehr wird im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) zur Bahninfrastruktur geplant und beschlossen und über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes finanziert. Daher erscheinen die ÖV-Infrastrukturprojekte im RGSK wenig prominent. Eine zentrale von den RGSK erfüllte Aufgabe ist die Abstimmung des RGSK auf die STEP-Planung von Kanton und Bund. Viele STEP-Projekte sind denn auch in den Massnahmen enthalten. Der beschlossene **STEP Ausbauschnitt 2025** stellt die Ausgangslage für die Bearbeitung der RGSK dar, wobei die sich abzeichnenden Verzögerungen in der Umsetzung des Ausbauschnitts 2025 in den RGSK bereits berücksichtigt werden.<sup>40</sup> Für den **STEP Ausbauschnitt 2030** hat der Kanton seine Angebotsvorstellungen beim BAV eingereicht. Primäres Ziel sind Kapazitätserweiterungen auf den kapazitätskritischen Querschnitten, die bspw. mittels Taktverdichtungen oder längeren Fahrzeugen erreicht werden können. Dazu sind bei der Infrastruktur unter anderem Anpassungen wie Spurausbauten oder Perronverlängerungen notwendig. Das BAV prüft zurzeit die auf Basis der kantonalen Eingaben gebildeten Module. Neben den im Rahmen der STEP-Ausbaustritte finanzierten Projekten sind im Kanton verschiedene altrechtlich finanzierte Projekte in Umsetzung.

Die unten aufgeführten Zusammenstellungen zeigen somit nur einen Teil der anstehenden ÖV-Infrastrukturprojekte. Die Prioritäten beziehen sich in erster Linie auf Massnahmen, welche im Rahmen der Agglomerationsprogramme zur Mitfinanzierung durch den Bund angemeldet werden. Im Hinblick auf den geplanten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) werden ab der dritten Generation der Agglomerationsprogramme V+S voraussichtlich nur noch Massnahmen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs inklusive des schienengebundenen Ortsverkehrs (insbesondere Tramprojekte) über den Infrastrukturfonds bzw. den zukünftigen NAF finanziert.

### b) Fernverkehr und Projekte von überregionaler Bedeutung

Im Bereich des schienengebundenen Fernverkehrs sind aus den RGSK an erster Stelle die Massnahmen im Zusammenhang mit dem Knoten Bern zu erwähnen. Zum Ausbau des Bahnhofs Bern im Rahmen des Gesamtkonzepts ZBB gehören in einer ersten Etappe bis 2025 die Publikumsanlagen SBB, in einer zweiten Etappe bis 2035 die seitliche Erweiterung SBB. Als unverzichtbarer Bestandteil des ersten Ausbauschnitts ZBB werden zudem Verkehrsmassnahmen auf dem städtischen Strassennetz umgesetzt (60 Mio. CHF ohne ergänzende Unterführung Hirschengraben). Diese Anpassungen am Verkehrsregime im Umfeld des Bahnhofs sind aufgrund der Passagierströme für die Funktionsfähigkeit unerlässlich.

---

<sup>40</sup> BAV, Ausbauschnitt 2025 (AS25), Standbericht April 2016.

Massnahmen zum Ausbau der Zufahrtsachsen zum Bahnhof Bern sind insbesondere die Entflechtung in Holligen sowie die Infrastrukturprojekte zur Kapazitätssteigerung im Bereich Wankdorf und Aaretal.

Weitere wichtige in den RGSK aufgeführte Massnahmen beim schienengebundenen Fernverkehr sind der Bau der SBB-Doppelspur bei Ligerz und der Ausbau der Kreuzungsstelle in Leissigen.

### **c) Regionaler Schienenverkehr: Ausbauten im Netz und Knotenpunkte**

Das grösste Projekt im schienengebundenen Regionalverkehr betrifft den Bau eines neuen RBS-Bahnhofs als Teil des ersten Ausbauschnittes des Bahnhofs Bern. Der neue RBS-Bahnhof soll in der ersten Ausbaustufe bis 2025 realisiert werden.

Bezüglich **Netzausbau** sind in erster Linie Kapazitätserhöhungen durch den Bau neuer Doppelspurabschnitte zu erwähnen. Dazu gehören Doppelspurausbauten auf den Zufahrtsstrecken zum RBS Bahnhof Bern (Jegenstorf–Grafenried, Schalunen–Büren zum Hof und Bätterkinden Nord). Mit der neuen Umfahrungslinie Sinneringen inkl. der Verlegung des RBS Bahnhofs Boll-Utzigen kann ein Unfallschwerpunkt saniert und die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert werden. Weiter zu nennen sind auch die Doppelspurausbauten der BLS und BTI (z. B. Uetendorf, Liebefeld–Köniz, Wabern–Kehrsatz, Täuffelen–Biel, Eifeld bei Wimmis) sowie Streckenabschnitte der Tramlinie 6.

Weitere Massnahmen betreffen die **ÖV-Knotenpunkte** resp. Haltestellen im regionalen Schienennetz. Es sind dies einerseits neue Haltestellen (z. B. Kleinwabern, Waldegg), vor allem aber der Ausbau bestehender Haltestellen (z. B. Ostermundigen, Bätterkinden, Kirchberg, Laupen, Ittigen, Jegenstorf, Stettlen, Burgdorf Steinhof, Uetendorf, Seftigen, Zweisimmen), dies häufig verbunden mit Perronverlängerungen und -erhöhungen. Wie bei den oben aufgeführten Netzausbauten handelt es sich um bereits beschlossene wie auch noch nicht beschlossene Projekte.

### **d) Tramprojekte**

In den Agglomerationen Bern und Biel sind verschiedene Tramprojekte in (teilweise schon fortgeschrittener) Planung. Zu erwähnen sind insbesondere:

- Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern. Die Umsetzung der im Rahmen des Projekts Tram Region Bern geplanten Tramstrecke ist für den nächsten A-Horizont vorgesehen.
- Netzentwicklung Zentrum Stadt Bern („2. Tramachse“). Dieses Projekt steht in Zusammenhang mit dem Tram Bern - Ostermundigen und der Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler - Länggasse und verbleibt bis zur Klärung des weiteren Vorgehens im B-Horizont.
- Doppelspurausbauten Tram 6 in der Region Bern (Muri, Melchenbühl–Gümligen und Gümligen–Siloah).
- Regiotram Biel (Verbindung des rechten Bielerseeufers durch die Bieler Innenstadt ins Bözingenfeld). Die Umsetzung des Tramprojekts wird noch immer angestrebt, die zeitliche Priorität liegt nun aber im C-Horizont.

### **e) Strassengebundener ÖV**

Die RGSK enthalten nur wenige Infrastrukturmassnahmen zum Ausbau des strassengebundenen ÖV: Diese betreffen vor allem Einrichtungen für die Bevorzugung von Bussen, neue Bushaltestellen, die Realisierung oder den Ausbau von Personeninformationssystemen und den Ausbau Bhendenkehr Beatenberg.

### **f) Angebotsverbesserungen**

Das ÖV-Angebot wird durch den kantonalen Angebotsbeschluss ÖV festgelegt, der wiederum auf den regionalen Angebotskonzepten der Regionalkonferenzen und regionalen Verkehrskonferenzen aufbaut. Das RGSK bildet für beide Instrumente eine wichtige Grundlage, wobei es primär auf Angebotsausbauten fokussiert, die im Zusammenhang mit der mittelfristigen Entwicklung von Siedlung und Verkehrsinfrastrukturen stehen.

Sämtliche RGSK enthalten Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Angebots. Dies betrifft beispielsweise Angebotsverdichtungen bei S-Bahn Linien, mit dem grundsätzlichen Ziel des Viertelstundentakts im Agglomerationsperimeter, wobei während Spitzenzeiten aus Kapazitätsgründen teilweise ein noch dichterer Takt nötig ist. Ebenfalls zur Diskussion stehen neue Buslinien oder Angebotsverdichtungen von Buslinien. Im Gegensatz zu Infrastrukturprojekten können Angebotsverbesserungen und die damit verbundenen höheren Betriebskosten nicht mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds bzw. NAF mitfinanziert werden.

## **6.2.3 MIV**

Die Massnahmen im motorisierten Individualverkehr wurden in folgende Kategorien eingeteilt: Nationalstrassen, Umfahrungen, Erschliessungen, kapazitätssteigernde Massnahmen, Ortsdurchfahrten / bessere Verträglichkeit und Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

### **a) Nationale Infrastruktur**

Neben den in den RGSK aufgeführten Projekten zum Ausbau der nationalen Strasseninfrastruktur sind an erster Stelle die zentralen Projekte aus der Agglomeration Bern zu erwähnen (Bypass Bern Ost, Pannestreifen-Umnutzung Wankdorf–Muri, Umbau Anschluss Wankdorf inkl. Langsamverkehrs-Führung Knoten Bolligenstrasse–Schermenweg, 8-Spurausbau Wankdorf–Schönbühl). Zuständig für Planung und Realisierung dieser Massnahmen, die für die jeweilige Region und den Kanton von grosser Bedeutung sind, ist das ASTRA. Weitere wichtige Projekte in der Zuständigkeit des ASTRA sind:

- A16 Taubenloch (baulicher Unterhalt, Verkehrsentflechtung)
- A5 Umfahrung Biel
- Sanierung A5 linkes Bielerseeufer
- Verbesserung Verkehrssicherheit A8 Brünigpass

Von zentraler Bedeutung ist ebenfalls die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes im Raum Biel (A5) und im Berner Jura (A16), welche federführend durch den Kanton erfolgt.

### **b) Umfahrungen**

Zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Regionen Oberaargau und Emmental wurden im Rahmen von Gesamtprojekten zur Verkehrssanierung jeweils Vorprojekte erarbeitet für eine "Variante Umfahrung" und eine "Variante Null +". Die Projekte wurden eingehend untersucht und bewertet und in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Als Bestlösung für die Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle (VS BOH) sollen in einem ersten Schritt die Umfahrungen Oberburg und Hasle realisiert werden. In Burgdorf sind vorerst Anpassungen an der bestehenden Strasse am zweckmässigsten ("Null +"). Aus den Planungen zur Verkehrssanierung Langenthal - Aarwangen Nord ist die Umfahrung Aarwangen inklusive flankierender Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt als klar beste Variante hervorgegangen.

In der Region Oberland-Ost wird die Umfahrung von Wilderswil konkretisiert. Das Projekt ist mit dem Direktanschluss für das Gewerbegebiet auf dem Flugplatzareal abgestimmt. Andere Umfahrungsprojekte sind aus kantonaler Sicht nicht prioritär.

### **c) Erschliessungen**

Insgesamt sind in den RGSK sieben Erschliessungsprojekte enthalten. Von zentraler Bedeutung für den Kanton ist das Projekt Entlastungsstrasse Nord in Münsingen, das die Gemeinde in enger Abstimmung mit dem Sanierungsprojekt der Ortsdurchfahrt des Kantons plant. Ein weiteres wichtiges Erschliessungsprojekt ist die Neukonzeption der Umfahrung Kehrsatz (im B-Horizont).

### **d) Kapazitätserweiterungen**

Es sind insgesamt neun kapazitätssteigernde Projekte in den RGSK enthalten. Die für den C-Horizont vorgesehene Umfahrung Südost in Belp fällt mit 13.1 Mio. CHF am stärksten ins Gewicht. Kapazitätserhöhungen sind unter anderem in Worb (Kreisel Scheyenholz), Rubigen (Belpstrasse), Brienz (Axalpstrasse), Bern (Optimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse), Belp (Knoten Linde) und Muri (Knoten Melchenbühlplatz) vorgesehen.

### **e) Ortsdurchfahrten / bessere Verträglichkeit**

Die 24 Projekte mit einer Investitionssumme von je über 4 Mio. CHF sind mit Abstand der häufigste Massnahmentyp. Darüber hinaus sind in den RGSK noch zahlreiche Projekte für Sanierungen von Ortsdurchfahrten mit Investitionskosten unter 4 Mio. CHF enthalten. Hauptziel dieser Projekte ist es, den Verkehr in den Siedlungsgebieten verträglicher zu gestalten. Grundlage für die Projekte bilden oft Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die jeweilige Ortsdurchfahrt. Wichtige Ziele dieser Projekte sind beispielsweise:

- Aufwertung des Strassenraums
- Lärmreduktion

- ÖV-Bevorzugung
- Dominanz MIV reduzieren
- Defizite für den Langsamverkehr beheben
- Verkehrsberuhigung
- Verkehrslenkung
- Verkehrsverstetigung

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit kann auch Teil dieser Projekte sein, jedoch nicht das Hauptziel. Viele dieser Massnahmen liegen im ländlichen Raum, die grössten Projekte liegen aber in der Agglomeration. Es handelt sich um folgende Projekte:

- Seftigenstrasse in Bern
- Verkehrlich flankierende Massnahmen zur A5 Umfahrung Biel
- Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz der Verkehrssanierung in Burgdorf (Variante "Null +")
- Umgestaltung der Waldhof- und St. Urbanstrasse in Langenthal.

Für eine Übersicht wird auf Kapitel 11 (Anhang C: Massnahmenliste) verwiesen.

#### **f) Verkehrssicherheit**

Die sieben RGSK enthalten mehrere Massnahmen, welche prioritär die Verkehrssicherheit betreffen. Das sind verhältnismässig wenig, denn Unfallschwerpunkte werden häufig im Rahmen von anderen Projekten behoben. Die verbleibenden werden dem Black Spot Management (BSM) zugewiesen. Es sind noch nicht für alle diese Projekte Kostenschätzungen vorhanden. Die derzeit bekannten Kosten belaufen sich in der Summe auf gut 32 Mio. CHF. Die meisten Massnahmen liegen im ländlichen Raum.

#### **6.2.4 Langsamverkehr**

Die RGSK enthalten über 200 Massnahmen im Bereich Langsamverkehr. Dabei handelt es sich einerseits um Einzelmassnahmen andererseits um Teilmassnahmen von Massnahmenpaketen. Der Detaillierungsgrad der in diesen Paketen enthaltenen Massnahmen ist je nach RGSK und je nach Planungsstand sehr unterschiedlich. Die Massnahmen lassen sich in zwei Kategorien und weitere Massnahmen einteilen:

- Schliessen von Netzlücken / neue Netzteile
- Sicherheitsmassnahmen / Behebung von Schwachstellen

Allein die Investitionssumme der sieben LV-Projekte mit Kosten über 4 Mio. CHF im Zeithorizont der A-Liste (2019–2022) beläuft sich auf 77 Mio. CHF; und für den Zeithorizont der B-Liste (2023–2026) sind weitere sieben LV-Projekte mit Gesamtkosten von 73 Mio. CHF aufgeführt. Eine sinnvolle Prioritätensetzung ist deshalb auch hier unerlässlich.

Der Fuss- und Veloverkehr ist auf strategischer Ebene und auf Massnahmenebene ein wichtiger Bestandteil aller RGSK. Besonders umfangreich ist die Planung für die Verbesserung des Veloverkehrs in Stadt und Region Bern.



Im Rahmen ihrer Velooffensive plant die Stadt Bern auf verschiedensten Velohaupttrouten wesentliche Verbesserungen für den Veloverkehr. Die Routen werden im Rahmen von Korridor-betrachtungen geplant und auf Stadtgebiet umgesetzt, wobei die Korridore und Routen mit dem regionalen Veloalltagsnetz abgestimmt werden. Die zeitliche Gliederung der Realisierung der Velohaupttrouten in den A- resp. B- und C-Horizont erscheint sinnvoll.

Von den Projekten zur Schliessung von Netzlücken stechen die vorgeschlagene Langsamverkehrsbrücke zwischen den Berner Stadtquartieren Breitenrain und Länggasse, die neue Führung des Langsamverkehrs beim Knoten Bolligenstrasse–Schermenweg und die Zihlbrücke Erlach–Le Landeron sowie die zweite Bahnhofspassage Biel und die Bahnhofunterführung Nord in Lyss hervor.

### **6.2.5 Kombinierte Mobilität**

Im Bereich der kombinierten Mobilität sind insbesondere Park-and-ride und Bike-and-ride-Plätze sowie Velostationen geplant. Unter den Massnahmen der kombinierten Mobilität sind aber auch weitere Angebote wie Bike-Sharing. Bei zahlreichen Massnahmen zu neuen oder vergrösserten P+R- und B+R-Anlagen fehlen die erforderlichen Kostenschätzungen noch.

### **6.2.6 Nachfrageorientierte Massnahmen**

Die Bedeutung von nachfrageorientierten Massnahmen nimmt in den verkehrsbelasteten Agglomerationen stetig zu. Im Zeithorizont der A-Liste (2019–2022) betrifft dies Projekte im Umfang von insgesamt rund 30 Mio. CHF. Umfangreiche nachfrageorientierte Massnahmen sind insbesondere in den Regionen Bern-Mittelland und Biel/Bienne-Seeland geplant. Kleinere Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement sind in den Regionen Thun Oberland-West und Oberaargau vorgesehen. Ein zentrales Vorhaben für die Region Biel/Bienne-Seeland ist das Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, mit dem ein verträgliches Verkehrsregime für den Zeitraum nach Eröffnung des Ostasts A5 und bis zur Eröffnung des Westasts A5 verkehrsplanerisch geregelt wird. Damit verbunden ist das Verkehrsmanagement Agglomeration Biel. In Biel sind zudem umfangreichere Massnahmen im Bereich Parkierung geplant. Für die Stadt Bern gilt es insbesondere das flächendeckend geplante und etappiert zu realisierende Verkehrsmanagement hervorzuheben. Darüber hinaus sind in den RGSK verschiedene Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung zur Förderung einer nachhaltigeren Mobilität enthalten.

## 6.3 Priorisierungsbedarf aus finanzpolitischer Sicht

Der Kanton Bern kann angesichts seines finanziellen Spielraums nicht alle Projekte umsetzen, die aus verkehrs- und siedlungspolitischer Sicht wünschbar wären. Der Spardruck wird voraussichtlich auch in den künftigen Jahren hoch bleiben.

### 6.3.1 Finanzieller Rahmen auf kantonaler Ebene

#### a) Finanzieller Rahmen für Strasseninfrastrukturprojekte

Gemäss der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung des Tiefbauamts des Kantons Bern beläuft sich das Gesamtbudget für die **Kantonsstrassen** inkl. Grossprojekte in der Vierjahresperiode von 2015 bis 2018 auf 570 Mio. CHF und in der darauffolgenden Vierjahresperiode von 2019 bis 2022 auf 600 Mio. CHF. Diese Mittel müssen ausreichen für die Finanzierung der Projekte im Bau, der Substanzerhaltung, der Lärmschutzmassnahmen, der Massnahmen zur Behebung von Verkehrssicherheitsdefiziten und der behindertengerechten Sanierung von Bushaltestellen sowie für sämtliche Ausbau- und Neubauprojekte.

Für kantonale Beiträge an **Gemeindeprojekte der Agglomerationsprogramme** stehen hiervon Mittel in der Grössenordnung von gegen 40 Mio. CHF pro Vierjahresperiode zur Verfügung. So hat der Grosse Rat für Gemeindeprojekte der Priorität A in den Agglomerationsprogrammen der 1. Generation einen Rahmenkredit von 41 Mio. CHF (Preisbasis 2011) und für solche der 2. Generation einen Rahmenkredit von 36 Mio. CHF (Preisbasis 2015) beschlossen. Für den Rahmenkredit zur 2. Generation wurde gleichzeitig der Kantonsbeitrag auf 35 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten nach Abzug des Bundesbeitrags festgesetzt.

Da zahlreiche Gemeindeprojekte einen verzögerten Realisierungsbeginn aufweisen, hat dies eine Art „Investitionsstau“ zur Folge: Es besteht das Risiko, dass in den kommenden Jahren gleichzeitig Gemeindeprojekte der beiden ersten Generationen von Agglomerationsprogrammen plus der nun anstehenden dritten Generation in die Umsetzungsphase kommen. Dies stellt nicht nur die Gemeinden vor finanzielle Herausforderungen. Auch das Budget des TBA könnte stark belastet werden. Für einen solchen Fall kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass der Kanton für Massnahmen der 3. Generation resp. weiterer Generationen von Agglomerationsprogrammen seinen Beitragssatz von 35 % an die verbleibenden anrechenbaren Kosten kommunaler Massnahmen kürzen müsste. Andererseits ist auch für die künftigen Jahre davon auszugehen, dass einzelne Massnahmen erst später als ursprünglich vorgesehen realisiert werden können, so dass sich das Problem zeitlicher Beitragsspitzen womöglich nicht oder in geringerem Ausmass stellen wird.

Bei den Kantonsprojekten stechen kostenmässig die in drei Teilprojekten zu realisierende Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle und die Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord hervor. Die Gesamtkosten der beiden Werke werden nach heutigen Erkenntnissen auf rund 557 Mio. CHF geschätzt (Emmental: 421 Mio. CHF und Oberaargau 136 Mio. CHF). Die Finanzierung soll einerseits über ordentliche Mittel andererseits durch Mittel aus dem Investitionsspitzenfonds und Bundesbeiträgen sichergestellt werden. Diese

Projekte werden über einen längeren Zeitraum realisiert. Baubeginn der beiden Werke ist aus heutiger Sicht ab 2022.

### b) Finanzieller Rahmen für ÖV-Projekte

Nachdem die Schweizer Stimmbevölkerung die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) im Februar 2014 angenommen hat, befindet sich der ÖV im Vergleich zur letzten Generation der RGSK und Agglomerationsprogramme V+S in einer neuen Planungs- und Finanzierungssituation. Neu werden die Ausbauten im Regionalverkehr vollständig über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Der Kanton Bern leistet einen jährlichen Beitrag von 82 Mio. CHF an den BIF. Ausbaumassnahmen werden im Rahmen der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) für die Bahninfrastruktur künftig alle 4 bis 8 Jahre vom Eidgenössischen Parlament in Ausbausritten beschlossen. In der Investitionsplanung des Kantons bzw. im Investitionsrahmenkredit ÖV sind neben altrechtlich finanzierten Projekten neu mehrheitlich nur noch Mittel für Infrastrukturinvestitionen im Ortsverkehr eingestellt. Daher fehlen zur Abschätzung des finanziellen Rahmens ÖV die Erfahrungswerte. Aufgrund der letzten Rahmenkredite und bekannter Vorhaben kann aber angenommen werden, dass die Mittel für Projekte im Ortsverkehr für die kommenden 4-Jahresperioden einen vergleichbaren Umfang aufweisen werden.

### 6.3.2 Angemeldeter Finanzierungsbedarf

Abbildung 6-2: Finanzierungsbedarf im Überblick nach Etappen und institutioneller Ebene (Total alle RGSK)<sup>41</sup>

Total alle RGSK	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF				Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF				Investitionen ab 2027 in Mio. CHF				Investitionen total in Mio. CHF (ab 2019)			
	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden
ÖV	698	634	34	29	958	833	65	60	2'097	1'930	110	56	3'752	3'397	209	146
MIV	274	41	208	26	472	119	321	32	389	71	258	60	1'135	231	786	118
LV	170	58	81	32	126	41	54	31	76	12	58	7	372	111	192	69
KM	21	5	5	11	28	9	7	12	17	6	4	7	67	20	16	31
NM	31	11	11	9	23	8	10	5	9	3	4	2	63	22	26	15
<b>Total</b>	<b>1'194</b>	<b>748</b>	<b>340</b>	<b>106</b>	<b>1'607</b>	<b>1'011</b>	<b>456</b>	<b>141</b>	<b>2'588</b>	<b>2'021</b>	<b>434</b>	<b>132</b>	<b>5'389</b>	<b>3'780</b>	<b>1'230</b>	<b>379</b>

Die obenstehende Abbildung fasst den Finanzierungsbedarf sämtlicher Massnahmen in den sieben RGSK mit Ausführungsbeginn ab 2019 zusammen, soweit dieser zum heutigen Zeit-

<sup>41</sup> Für die Verteilung der Kosten auf Bund, Kanton und Gemeinden wurde (mit einigen Ausnahmen) der Finanzierungsschlüssel gemäss Abbildung 9-1 im Anhang (Kapitel 9) angewendet. Insbesondere der Beitragssatz der Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds wird jedoch erst 2018 feststehen. Auch der Beitragssatz des Kantons an Gemeindemassnahmen sowie der Zeitpunkt ihrer Auszahlung sind nicht fix, sondern können sich entsprechend den finanziellen Möglichkeiten des Kantons verändern.

punkt bekannt ist. Die Kosten von sich in Realisierung befindlicher Massnahmen aus den RGSK 1. Generation sind abgesehen von wenigen Ausnahmen in obiger Abbildung nicht enthalten.

Abbildung 6-2 gibt kein vollständiges Bild zum Finanzbedarf. So sind darin die Kosten für die Nationalstrasseninfrastruktur (Netzfertigstellung und Ausbaumassnahmen) nicht enthalten. Und bei den grossen ÖV-Infrastrukturprojekten ist der erste Ausbauschritt zu Zukunft Bahnhof Bern nicht aufgenommen worden, da dieser schon im RGSK Bern-Mittelland der 1. Generation als A-Projekt enthalten war und deshalb im aktuellen RGSK Bern-Mittelland nicht mehr aufgeführt worden ist. Würden die darin enthaltenen Teilmassnahmen ("Realisierung Bahnhof RBS" und "Realisierung Publikumsanlagen SBB") mitberücksichtigt, ergäbe sich beim Mittelbedarf für ÖV-Investitionen ein deutlich höherer Wert. Insofern ergibt Abbildung 6-2 ein verzerrtes Bild: Sowohl die Kosten für Nationalstrassenvorhaben als auch für grosse ÖV-Infrastrukturprojekte sind darin nicht enthalten.

### 6.3.3 Soll-Ist Vergleich und Priorisierungsbedarf

Der Bedarf nach einer kantonalen Prioritätensetzung ist aus finanzpolitischer Sicht nicht zu vermeiden. Würden alle Massnahmen, insbesondere auch jene ausserhalb des Agglomerationsperimeters, welche die sieben RGSK des Kantons Bern enthalten, zum vorgesehenen Zeitpunkt realisiert werden, würde dies die Finanzkraft des Kantons übersteigen. Dies gilt im Übrigen auch für die Gemeinden, welche bei einer Vielzahl der vorgeschlagenen Massnahmen einen beträchtlichen Teil selbst finanzieren müssten.

#### a) ÖV

Abbildung 6-3 und Abbildung 6-4 zeigen den erwarteten (und derzeit bekannten) Finanzierungsbedarf für ÖV-Projekte der in den sieben RGSK des Kantons Bern vorgeschlagenen Massnahmen für die ersten beiden Etappen (2019–2022 und 2023–2026) im Überblick.

Der aufgrund der in den RGSK 2. Generation enthaltenen Massnahmen zusätzlich entstehende finanzielle Aufwand erscheint für den Kanton Bern auf den ersten Blick bewältigbar zu sein. Er liegt mit durchschnittlich 10 Mio. CHF pro Jahr (2019–2022) resp. 17 Mio. CHF pro Jahr (2023–2026) sehr viel tiefer als noch im Synthesebericht 2012 für die RGSK 1. Generation. Dies hat insbesondere mit der neuen Finanzierungsregelung für Eisenbahninfrastrukturen zu tun, für die mit dem neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) vollständig der Bund verantwortlich ist.

Bei der Analyse des Finanzierungsbedarfs für ÖV-Projekte ist aber Folgendes zu berücksichtigen:

- Im obigen Finanzierungsbedarf weitgehend nicht enthalten sind die Kosten grosser Projekte, die schon in den RGSK 1. Generation als Massnahmen der A-Liste enthalten waren, insbesondere der erste Ausbauschritt von Zukunft Bahnhof Bern. Dies betrifft den neuen Tiefbahnhof RBS mit Gesamtkosten von 614 Mio. CHF (+/- 10 %) und die neuen Publikumsanlagen SBB mit Gesamtkosten von 403 Mio. CHF (+/- 10 %). Für diese beiden

Projekte ist eine gemeinsame Finanzierungslösung zwischen Bund und Kanton vorgesehen.<sup>42</sup> Die Finanzierung des neuen Tiefbahnhofs RBS erfolgt in zwei Teilen: Voraussichtlich 41 % der Kosten werden als „Aggloteil“ mit 35 % über den Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanziert, der Rest dieses „Aggloteils“ fällt auf den Kanton Bern. Die übrigen 59 % der Kosten werden vollständig durch den Bund aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Die Publikumsanlagen SBB werden durch den Bund über den Infrastrukturfonds mitfinanziert (35 %), der Rest wird durch den Kanton getragen (nicht aber weitere Massnahmen im Bahnhof Bern).

- In den RGSK sind auch die Kosten für ein Tram Bern - Ostermundigen nicht enthalten, da es sich um ein Projekt aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation handelt. Auch an dieses Projekt müsste der Kanton einen wesentlichen Finanzierungsbeitrag leisten.
- In den RGSK sind nicht alle ÖV-Projekte für den Fernverkehr aufgeführt. Dazu gehören beispielsweise entsprechende Sanierungs- und Erneuerungsprojekte (z. B. auch bei Bahnhöfen).

**Fazit:** Die Kantonsanteile der in den RGSK vorgesehenen ÖV-Infrastrukturen lassen sich aufgrund der vorhandenen Planzahlen voraussichtlich finanzieren. Diese müssen aber zusätzlich im Rahmen des Investitionsrahmenkredits in den Gesamtkontext aller ÖV-Investitionen gestellt werden, um die Finanzierbarkeit sicherzustellen.

Zu beachten ist zudem, dass nicht alle ÖV-Projekte über das Budget des kantonalen Amts für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination (AÖV) zu finanzieren sind. Einzelne gewichtige unter ÖV aufgeführte Massnahmen werden durch das kantonale Tiefbauamt (TBA) finanziert, weil sie die Strasseninfrastruktur betreffen. Dies betrifft insbesondere

- Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 1 mit einem kantonalen Kostenanteil von 13.7 Mio. CHF (resp. 23 %).<sup>43</sup>
- Das Projekt ÖV-Knoten Wankdorf mit einem kantonalen Kostenanteil von 1.8 Mio. CHF (resp. 2 %). Die Massnahme beinhaltet die Erneuerung der Haltestelle Wankdorf und eine zusätzliche Veloquerung. Der Kanton beteiligt sich nur an der Veloquerung.

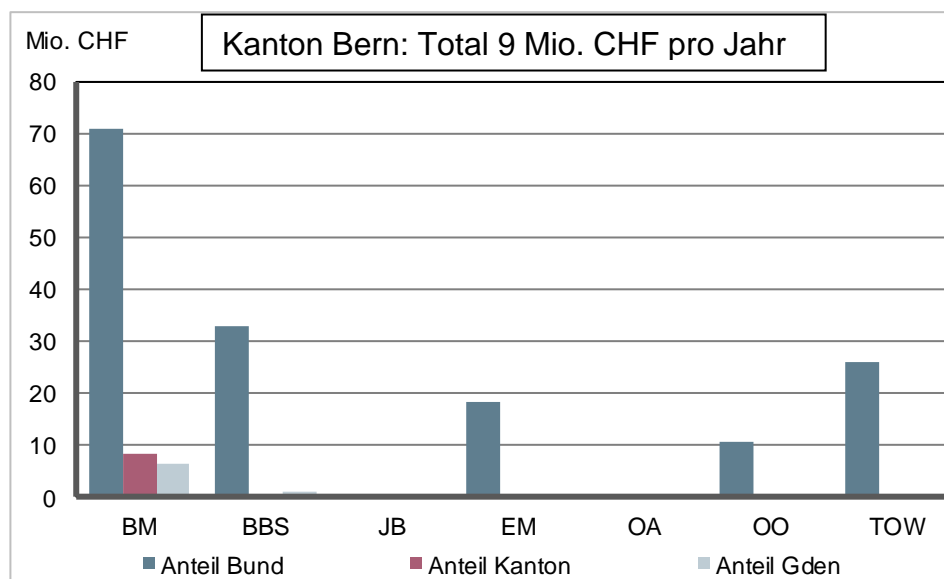
Die Zusammenstellung in Abbildung 6-3 und Abbildung 6-4 beinhaltet alle in den RGSK angegebenen ÖV-Projekte. Im Prinzip werden die ÖV-Infrastrukturinvestitionen in den RGSK aufgeführt. Es kann hingegen nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Projekte in den RGSK nicht aufgeführt wurden, und deshalb in der Kostenübersicht fehlen.

---

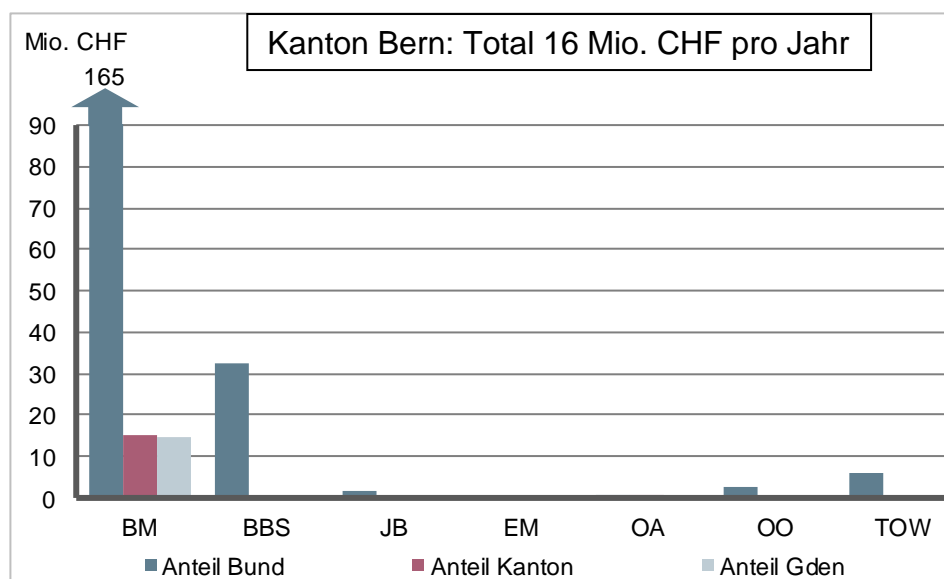
<sup>42</sup> Vgl. Bundesrat (2015), Erläuternder Bericht zum Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Eisenbahninfrastruktur in den Jahren 2017-2020. Entwurf vom 26.10.2015.

<sup>43</sup> Die Massnahme beinhaltet die sogenannten Bausteine 1, 3 und 4. Dabei handelt es sich um Anpassungen im Umfeld des neuen Zugangs Bubenbergrasse, um flankierende Massnahmen auf den Zufahrten zum Bubenbergrasse sowie um Anpassungen im Umfeld des Zugangs Länggasse.

**Abbildung 6-3: ÖV-Projekte in den sieben RGSK, Finanzierungsbedarf pro Jahr, Etappe 1 (2019–2022)**



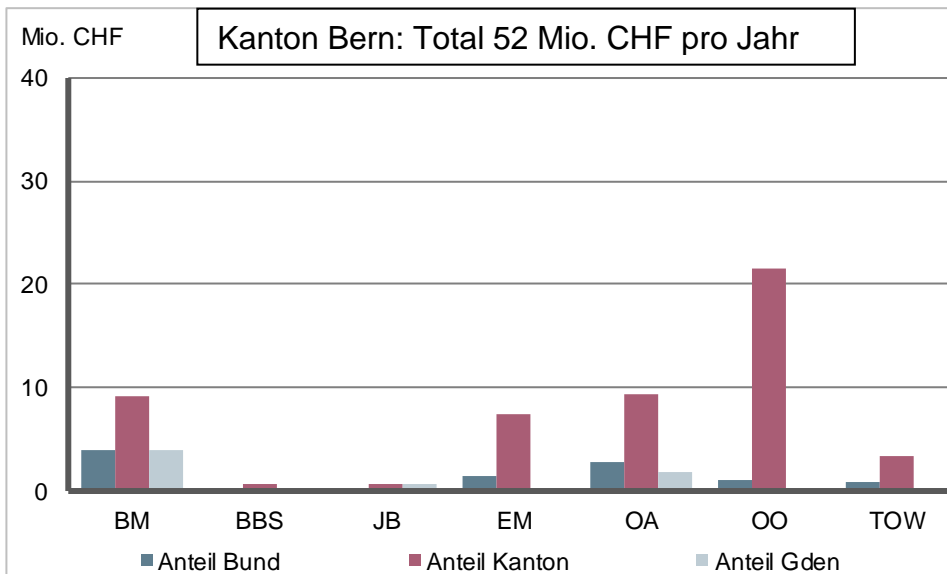
**Abbildung 6-4: ÖV-Projekte in den sieben RGSK, Finanzierungsbedarf pro Jahr, Etappe 2 (2023–2026)**



#### b) MIV, LV, kombinierte Mobilität und nachfrageorientierte Massnahmen

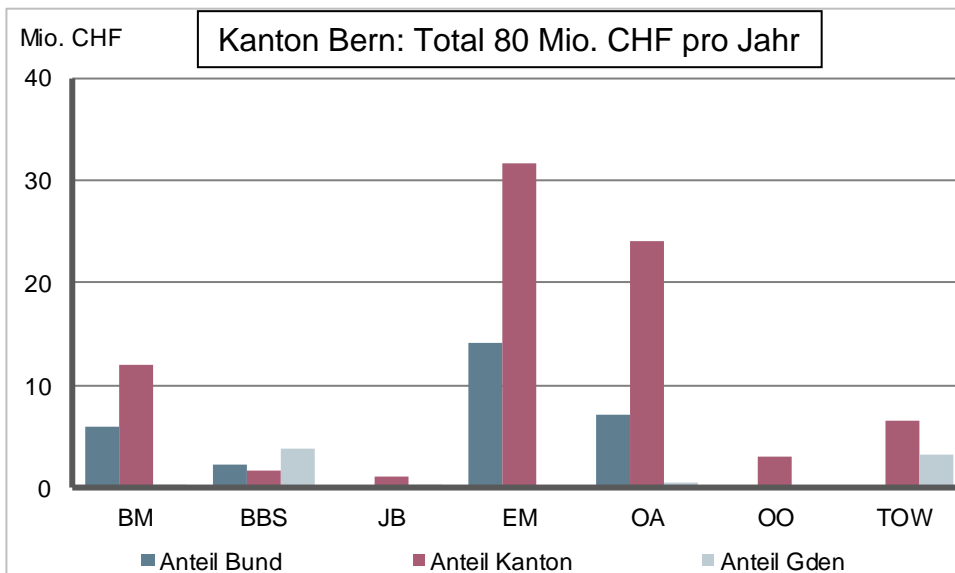
Abbildung 6-5 und Abbildung 6-6 zeigen den erwarteten (derzeit bekannten) Finanzierungsbedarf für MIV-Strasseninfrastrukturprojekte im Überblick, wie sie in den sieben RGSK des Kantons Bern für die ersten beiden Etappen (2019–2022 resp. 2023–2026) enthalten sind.

**Abbildung 6-5: MIV-Projekte in den sieben RGSK, Finanzierungsbedarf pro Jahr, Etappe 1 (2019–2022)**



Anmerkung: Kosten pro Jahr ohne Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr, kombinierte Mobilität und für das Verkehrsmanagement.

**Abbildung 6-6: MIV-Projekte in den sieben RGSK, Finanzierungsbedarf pro Jahr, Etappe 2 (2023–2026)**



Anmerkung: Kosten pro Jahr ohne Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr, kombinierte Mobilität und für das Verkehrsmanagement.

Mit dem Budget des kantonalen Tiefbauamts sind aus den RGSK allerdings nicht nur Strasseninfrastrukturprojekte (gemäss Abbildung 6-5 und Abbildung 6-6), sondern auch die Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs, der kombinierten Mobilität und des Verkehrsmanage-

ments zu finanzieren resp. mitzufinanzieren. Weiter sind auch einzelne unter ÖV aufgeführte gewichtige Projekte – weil sie Strasseninfrastrukturen betreffen – durch das TBA-Budget mitzufinanzieren.

Dadurch erhöht sich der Finanzierungsbedarf in den beiden Etappen für das Tiefbauamt um weitere 24 Mio. CHF (zwischen 2019 und 2022) resp. 21 Mio. CHF (zwischen 2023 und 2026) pro Jahr.

Abbildung 6-7 zeigt, wie sich die Kosten auf kantonaler Ebene auf die Budgets von TBA und AÖV verteilen. Dabei wird zusätzlich unterschieden zwischen Kantons- und Gemeindeprojekten. Während sich für das AÖV keine zusätzlichen Erkenntnisse ergeben, können für das **TBA-Budget** folgende Schlüsse gezogen werden:

- In der 1. Etappe (2019–2022) fallen 88 % des TBA-Finanzbedarfs auf Kantonsprojekte und 12 % auf Gemeindeprojekte. In absoluten Zahlen entspricht dies 270 Mio. CHF für Kantonsprojekte und 38 Mio. CHF für Kantonsbeiträge an Gemeindeprojekte.
- Zwar dominieren erwartungsgemäss die MIV-Strasseninfrastrukturprojekte (208 Mio. CHF für die 1. Etappe und 321 Mio. CHF für die 2. Etappe). Daneben sind aber auch die Kosten für Langsamverkehrsprojekte mit 79 Mio. CHF für die 1. Etappe und 53 Mio. CHF für die 2. Etappe hoch. Bei den Kantonsbeiträgen an Gemeindeprojekte fällt fast die Hälfte auf Langsamverkehrsprojekte.
- Die Beiträge aus dem TBA-Budget an Gemeindeprojekte entsprechen jährlich gegen 10 Mio. CHF. Dies entspricht den bisherigen Budgets, allerdings sind in diesen Kosten keine Projekte aus den Agglomerationsprogrammen der 1. und der 2. Generation enthalten. In Anbetracht dessen, dass eine Vielzahl von Projekten aus den beiden ersten Generationen von Agglomerationsprogrammen noch nicht umgesetzt wurde, zeichnet sich hier das Risiko einer Finanzierungslücke ab.



**Abbildung 6-7: Finanzierungsbedarf auf kantonaler Ebene im Überblick für alle sieben RGSK differenziert nach Budgets TBA und AÖV sowie nach kantonalen und kommunalen Projekten<sup>44</sup>**

Total alle RGSK	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF					Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF					Investitionen ab 2027 in Mio. CHF			
	Total	Kanton		Gemeinde		Total	Kanton		Gemeinde		Total	Kanton		Gemeinde
		TBA	AÖV	TBA	AÖV		TBA	AÖV	TBA	AÖV				
ÖV	33	2	28	3	0.5	65		49	11	5	110		110	1
MIV	208	199		9		321	319		2		258	250		8
LV	81	63		18		54	39		15		58	52		6
KM	5			5		7			7		4			4
NM	11	9		3		10	10				4	4		
<b>Total</b>	<b>338</b>	<b>272</b>	<b>28</b>	<b>38</b>	<b>0.5</b>	<b>456</b>	<b>367</b>	<b>49</b>	<b>35</b>	<b>5</b>	<b>434</b>	<b>306</b>	<b>110</b>	<b>19</b>

**Fazit:** Die Kantonsanteile am Finanzierungsbedarf der in den RGSK angemeldeten Projekte für die MIV-Infrastruktur, den Langsamverkehr, die kombinierte Mobilität und das Verkehrsmanagement lassen sich mit dem vorhandenen Finanzierungsrahmen insbesondere in der Periode 2023–2026 voraussichtlich nur teilweise abdecken. Aus Sicht der Planung ist ein gewisser Überhang auf Seiten der Projektierung sinnvoll, da es erfahrungsgemäss bei einzelnen Projekten zu Verzögerungen kommt. Trotzdem ist aber mit Blick auf die vielen Projekte und insbesondere bei allfälligen Sparmassnahmen in der Umsetzung der Projekte eine Priorisierung notwendig. Mit der Bewertung der Massnahmen liefert der vorliegende Synthesericht Hinweise darauf, wie eine solche Priorisierung aussehen könnte.

<sup>44</sup> Ohne zahlreiche weitere Projekte des TBA ausserhalb der RGSK etwa für den Lärmschutz, den Substanzerhalt oder Sanierungen zu Gunsten der Verkehrssicherheit und der Behindertengleichstellung.

## 7 Ergebnisse der Massnahmenbeurteilung durch den Kanton

### 7.1 Siedlung

#### 7.1.1 Prioritäre Massnahmengruppen

Die Umsetzung der von den Regionen aus ihrer eigenen Sicht festgelegten Siedlungsmassnahmen fällt grösstenteils in deren Kompetenz. Auf kantonaler Ebene ist dennoch eine Priorisierung erforderlich, um

- dort, wo eine Massnahme aus kantonaler Sicht für die erwünschte Entwicklung besonders bedeutsam ist, die Grundlagen für die Fortschreibung des kantonalen Richtplans zu definieren;
- unter den Siedlungsmassnahmen jene zu bezeichnen, die eine besondere Förderung des Kantons verdienen.

Die Priorisierung erfolgt aus kantonaler Sicht und weicht also unter Umständen von der Prioritätensetzung der Regionen ab. Aus kantonaler Sicht sind die folgenden Massnahmengruppen prioritär (vgl. Abbildung 7-1):

**Abbildung 7-1: Priorisierung der Massnahmenkategorien Siedlung aus kantonaler Sicht**

Nr	Massnahmenkategorien	Kantonale Priorität
1	<b>Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte</b>	1. Priorität
2	<b>Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete</b>	1. Priorität
3	<b>Vorranggebiete Siedlungserweiterung</b>	2. Priorität
4	<b>Massnahmen Siedlungsentwicklung nach innen</b>	1. Priorität
5	Verkehrsentensive Standorte (VIV)	-
6	Siedlungsflächenausgleich	-
7	Regionale Zentren 4. Stufe	-
8	Koordination / Zusammenarbeit	-
9	<b>Siedlungstrenngürtel und –begrenzungen</b>	1. Priorität
10	Vorranggebiete N+L / Landschaftsplanungen	-
11	Regionale Naturpärke	-
12	<b>Räumliche touristische Entwicklungskonzepte RTEK</b>	1. Priorität
13	Land- und Forstwirtschaft	-
14	Weitere regionale Massnahmen	-
15	Controlling / Monitoring	-

- **Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte:** Die Siedlungsentwicklung soll noch verstärkt auf die besonders geeigneten, bereits eingezonten Standorte gelenkt werden, welche im Rahmen der RGSK eruiert wurden. Hier gelten u. a. in Bezug auf Erschliessung und Mindestdichte erhöhte Anforderungen. Durch die kompakten Siedlungsstrukturen lässt sich das Verkehrsaufkommen begrenzen und die Siedlungen effizienter erschliessen.
- **Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen:** Die Siedlungsentwicklung nach innen wird durch Verdichtung und Umstrukturierung gefördert und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zum sparsamen Bodenverbrauch. Die in den RGSK eruierten und aufgeführten Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete optimieren die Abstimmung von Verkehr und Siedlung und sind daher prioritär. Mit diversen Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen im ländlichen Raum werden beispielsweise auch die Potenziale von Dorfkernen künftig vermehrt genutzt.
- **Siedlungstrenngürtel und -begrenzungen:** Die konzentrierte Siedlungsentwicklung und die haushälterische Bodennutzung werden durch die Festlegung von Siedlungstrenngürtel und Begrenzungen von überörtlicher Bedeutung gefördert. Mit der Gestaltung der Siedlungsränder wird ein guter Übergang vom Siedlungs- ins Nichtsiedlungsgebiet erreicht. Dies führt zu besseren Rahmenbedingungen für die bodenbewirtschaftende Landwirtschaft, die ökologische Vernetzung und die Naherholung.
- **Regionale Touristische Entwicklungskonzepte RTEK:** Für die Lenkung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den Tourismusregionen stellen die erarbeiteten touristischen Entwicklungskonzepte eine zentrale Grundlage dar. Mit der Bezeichnung von Schwerpunktgebieten Tourismus und von Vorranggebieten Natur und Landschaft sowie der Differenzierung der kantonalen Vorgaben im Bereich Zweitwohnungsbau und Ferienresorts soll die touristische Entwicklung gelenkt werden. Im Rahmen der RGSK der 2. Generation wurde so von den Regionen eine erste Auslegeordnung vorgenommen. Nun sollen die Inhalte weiterentwickelt und umgesetzt werden.
- **Vorranggebiete Siedlungserweiterung:** Der kantonale Richtplan 2030 hat quantitative Festlegungen und Zielsetzungen zur Entwicklung des Siedlungsgebietes (nach Variante C gemäss TRB<sup>45</sup>) und der Bauzonen vorgenommen. Die konkreten Siedlungserweiterungen werden räumlich in den RGSK bezeichnet und stellen daher aus kantonalen Sicht eine prioritäre Massnahmenkategorie dar. Gestützt auf den Paradigmenwechsel hin zur Siedlungsentwicklung nach innen stellt diese Massnahmenkategorie aber nur die 2. Priorität dar.<sup>46</sup> Das bedeutet, dass in erster Linie die Lenkung auf die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete erfolgen soll. Erst in zweiter Linie und für die langfristige Steuerung der Siedlungsentwicklung sollen diejenigen Gebie-

---

<sup>45</sup> ARE (2014): Technische Richtlinien Bauzonen (TRB)

<sup>46</sup> Im regionalen Vergleich gibt es unterschiedliche Gewichtungen der Priorität zu Siedlungserweiterungen: Insbesondere die Regionalkonferenz Bern-Mittelland, mit einem deutlich geringeren Anteil an unüberbauten Bauzonenreserven als die übrigen Regionen, kann die zu Grunde gelegte Entwicklung nicht nur mit Innenentwicklungen erreichen.

te, welche im RGSK eruiert wurden und sich aufgrund ihrer Lage, Erschliessung und Ausschlussbarkeit anderer vorrangiger Nutzungen besonders für eine künftige Siedlungsentwicklung eignen, realisiert werden.

Im Bereich **Natur und Landschaft** sind die grossen Bemühungen von den Regionen in den letzten Jahren positiv zu würdigen. Das Thema N+L wurde im Rahmen eigenständiger regionaler Landschaftsrichtpläne oder als integraler Bestandteil der RGSK der 2. Generation in den letzten Jahren in allen Regionen prioritär bearbeitet und hat zahlreiche inhaltliche Lücken gefüllt. Aus dem Grunde wurde die Kategorie „Vorranggebiete N+L / Landschaftsplanungen“ nicht mehr als prioritäre Massnahmenkategorie bezeichnet.

In Bezug auf die **Verkehrsintensiven Vorhaben VIV** sind die Errungenschaften der Zwischenzeit positiv hervorzuheben. Mit dem neuen kantonalen Massnahmenplan zur Luftreinhaltung<sup>47</sup> und dem angepassten Massnahmenblatt B\_01 „Verkehrsintensive Vorhaben“ wird auch nach der Ablösung des bisherigen Fahrleistungsmodells sichergestellt, dass die Festlegung der Standorte von Verkehrsintensiven Vorhaben auch weiterhin gesteuert wird. Die Regionen können dazu regionale VIV-Standorte (2000 bis 5000 Fahrten pro Tag) im RGSK festlegen.

Im Vergleich zur Synthese RGSK 1. Generation wird die Bezeichnung der **Zentren 4. Stufe** aus Sicht des Kantons nicht mehr prioritär aufgeführt. Dies, weil die Zentrenstruktur mit den RGSK der 1. Generation und der Umsetzung im Raumkonzept und den Raumtypen im kantonalen Richtplan 2030 festgelegt wurde. Einzelne konkrete Anträge der Regionen werden in der vorliegenden Synthese behandelt.

### 7.1.2 Regionale Zentren der 4. Stufe

In den RGSK 1. Generation wurden regionale Zentren der 4. Stufe sowie Tourismuszentren festgesetzt und in der Folge in den kantonalen Richtplan 2030, Massnahmenblatt C\_01 aufgenommen. Einzelne Zentren wurden im RGSK der 1. Generation mit Koordinationsstand Zwischenergebnis genehmigt, da von den Regionen und Standortgemeinden noch weitere Abklärungen vorgenommen werden mussten. Im Rahmen der RGSK 2. Generation sind folgende Anträge zu Zentren der 4. Stufe beim Kanton eingereicht worden: Laupen, Oberdiessbach, Riggisberg (alle RGSK Bern-Mittelland), Wattenwil (RGSK Thun Oberland-West) und Valbirse (CRTU Jura bernois). Zusätzlich wurde beantragt, die bestehenden Zentren 4. Stufe Konolfingen (um Freimettigen) und Herzogenbuchsee (um Niederönz) räumlich zu erweitern.

Gestützt auf die verbindlichen Kriterien zur Festlegung von Zentren der 4. Stufe aus den kantonalen Vorgaben zum RGSK der 1. Generation wurden die Anträge geprüft und bewertet.

Die folgenden, aus sachpolitischer Sicht definierten regionalen Zentren, erfüllen die vom Kanton aufgestellten Kriterien und haben bei Standortfragen für überkommunale Nutzungen Vorrang: **Laupen, Oberdiessbach, Riggisberg und Valbirse**. Sie werden nach Genehmigung

---

<sup>47</sup> VOL-beco (2015), Massnahmenplan Luftreinhaltung 2015–2030

der RGSK mit dem nächsten Richtplancontrolling in den kantonalen Richtplan 2030 als **Zentren 4. Stufe** aufgenommen. Die Gemeinde Wattenwil erfüllt die Anforderungen an ein Zentrum 4. Stufe nicht. Das Zentrum 4. Stufe Herzogenbuchsee wird mit den östlich der Önz gelegenen Siedlungsteilen von Niederönz erweitert, die räumlich zusammengewachsen sind.

### 7.1.3 **Prioritäre Wohnschwerpunkte, Umstrukturierungsgebiete sowie Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen**

Im Rahmen des Programms „wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte“ (ESP) bereitet der Kanton Bern seit 1989 zentrale, verkehrsmässig gut erschlossene Standort planerisch so vor, dass Betriebe sich möglichst rasch ansiedeln und bauliche Erweiterungen vornehmen können. Rund 40 kantonale Standorte ESP Wirtschaft für Arbeit und Dienstleistung (ESP-A, ESP-D) sind im kantonalen Richtplan 2030 verankert. Für Grossprojekte hat der Kanton Bern zudem strategische Arbeitszonen SAZ ausgeschieden, welche grössere, noch unüberbaute und zusammenhängende Flächen in Nähe von bestehenden Autobahnanschlüssen freihalten. Da in den Bereichen „Arbeit und Dienstleistung“ mit dem ESP-Programm bereits eine kantonale Priorisierung vorgenommen wird, wird darauf verzichtet, auch die regionalen Arbeitsschwerpunkte und Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten einer Bewertung und Priorisierung zu unterziehen.

Ein vergleichbares Programm gibt es im Bereich Wohnen auf kantonalen Ebene nicht. Um das Wohnen an zentralen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen zu fördern, wurde im Richtplan 2030 das Massnahmenblatt A\_08 „Prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen von kantonalen Bedeutung fördern“ mit 13 prioritären Entwicklungsgebieten im Bereich Wohnen aufgenommen. Es handelt sich dabei um grössere Gebiete, die aufgrund ihrer zentralen Lage, der guten ÖV- und MIV-Erschliessung sowie der möglichen Realisierbarkeit mit einer hohen Nutzungsdichte vorrangig der vorgesehenen Wohnnutzung, respektive einer gemischten Nutzung Wohnen/Arbeiten zugeführt werden sollen. Der Kanton unterstützt – gestützt auf das „besondere kantonale Interesse“ nach Art. 8 Abs. 1 PFV<sup>48</sup> – die planungsrechtlichen Abklärungen dieser Gebiete und setzt sich bei Gemeinden und Grundeigentümern für die Realisierung ein. Die im Rahmen der RGSK-Synthese als aus kantonalen Sicht prioritär eingestufteten Entwicklungsgebiete im Bereich Wohnen, werden bei der nächsten Richtplancontrollingrunde in den kantonalen Richtplan 2030 aufgenommen.

Die Regionen haben in den RGSK 2. Generation die regional bedeutsamen Wohnschwerpunkte, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (allesamt bereits eingezont) sowie die Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen (noch nicht eingezont) bezeichnet (vgl. Abbildung 7-2):

---

<sup>48</sup> PFV: Verordnung über die Leistungen des Kantons an Massnahmen und Entschädigungen im Interesse der Raumplanung vom 10. Juni 1998 (PFV), BSG 706.111.

**Abbildung 7-2: Siedlungsschwerpunkte Wohnen in den RGSK im Überblick**

Art	Anzahl	Zone
Wohnschwerpunkte	95	Bauzone
Umstrukturierungsgebiete	135	Bauzone
Verdichtungsgebiete	62	Bauzone
Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (mit unterschiedl. Koordinationsständen)	165	Nicht eingezont (davon betreffen 145 Gebiete FFF)
<b>TOTAL</b>	<b>457</b>	<b>(davon 292 bereits eingezont)</b>

Zur Bestimmung der aus kantonaler Sicht prioritären Gebiete wurde ein zweistufiges Verfahren festgelegt. In einem ersten Schritt werden die Gebiete nach den nachfolgend aufgeführten zu erfüllenden Kriterien gefiltert (Top-down). Im zweiten Schritt werden die übrig gebliebenen Gebiete (bottom up) in Bezug auf die Abstimmung mit vorgesehenen Verkehrsinfrastrukturen, mögliche Realisierung mit hoher Nutzungsdichte und auf eine geeignete Eigentümer- und Investorenstruktur sowie Bereitschaft zur Realisierung beurteilt.

**Erster Schritt zur Ermittlung der prioritären Gebiete (Top-down):** Zu erfüllende Kriterien für die prioritären Gebiete Wohnen:

- Es handelt sich um die Kategorien „**Wohnschwerpunkte**“, „**Umstrukturierungsgebiete**“ und „**Vorranggebiete Siedlungserweiterungen**“. Verdichtungsgebiete werden nicht berücksichtigt, da sie vielfach auf Stufe Quartier oder Stadtteil festgelegt wurden und oft über keine Perimeterangaben verfügen.
- Sie liegen im Raumtyp „**Urbane Kerngebiete**“ gemäss kantonalem Richtplan 2030, respektive in den **Zentren der 3. und 4. Stufe**.
- Sie verfügen über eine gute ÖV-Erschliessung (**im Minimum EGK C**).
- Sie erreichen einen gewissen Konsolidierungsgrad zwecks Erhöhung der Umsetzungschancen (**Koordinationsstand Festsetzung oder Zwischenergebnis**).
- Sie sind **im Minimum 2 ha** gross.
- Spezialfall: Es handelt sich um kantonale Grossprojekte im Bereich Wohnen

Nach entsprechender Filterung verbleiben insgesamt 59 Gebiete. Diese sind im Detail im Anhang 10.2. aufgeführt (vgl. Abbildung 7-3):

**Abbildung 7-3: Siedlungsschwerpunkte Wohnen in den RGSK nach Top-down-Filterung**

Art	Anzahl	Zone
Wohnschwerpunkte	14	Bauzone
Umstrukturierungsgebiete	12	Bauzone
Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen	31	Nicht eingezont (alle FFF)
Grossprojekte Kanton Bern	2	Bauzone
<b>TOTAL</b>	<b>59</b>	

**Zweiter Schritt zur Ermittlung der prioritären Gebiete (bottom up):** Von den aus dem ersten Schritt verbleibenden Schwerpunkten wurden diejenigen als kantonal prioritär bezeichnet, welche die folgenden Kriterien erfüllen:

- Es ist eine Realisierung mit hoher Nutzungsdichte möglich.
- Geeignete Eigentümer-, respektive Investorenstruktur sowie die Bereitschaft zur Realisierung ist vorhanden.
- Allfällige zu realisierende Verkehrsmassnahmen im RGSK werden unterstützt.

Bei den aus **kantonomer Sicht prioritären** Umstrukturierungsgebieten, Wohnschwerpunkten und Vorranggebieten für die Siedlungserweiterung Wohnen aus den RGSK der 2. Generation handelt es sich um (vgl. Abbildung 7-4):

**Abbildung 7-4: Kantonal prioritäre Umstrukturierungsgebiete, Wohnschwerpunkte und Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen aus den RGSK 2. Generation**

Gebiet	Objektart	Region
Stettlen, Bernapark	Umstrukturierungsgebiet	Bern-Mittelland
Bern, Gaswerkareal	Umstrukturierungsgebiet	Bern-Mittelland
Muri, Lischenmoos	Umstrukturierungsgebiet	Bern-Mittelland
Moutier, Gare Sud/Nord	Umstrukturierungsgebiet	Jura bernois
Langenthal, Porzi-Areal	Umstrukturierungsgebiet	Oberaargau
Thun, Güterbahnhof	Umstrukturierungsgebiet	Thun Oberland-West
Bern, Brünnen	Wohnschwerpunkt	Bern-Mittelland
Köniz, Wabern, Morillongut	Wohnschwerpunkt	Bern-Mittelland
Valbirse, Espace-Birse	Wohnschwerpunkt	Jura bernois
Burgdorf, Neumatt	Wohnschwerpunkt	Emmental
Langenthal, Hopferenfeld	Wohnschwerpunkt	Oberaargau
Biel, Sägefild	Wohnschwerpunkt	Biel/Bienne-Seeland
Worb, Bächumatt	Vorranggebiet SE Wohnen	Bern-Mittelland
Muri, Schürmatt	Vorranggebiet SE Wohnen	Bern-Mittelland
Thun, Siegenthalergut	Vorranggebiet SE Wohnen	Thun Oberland-West

Die im Rahmen der Synthese RGSK 1. Generation bezeichneten prioritären Gebiete aus kantonomer Sicht bleiben im Massnahmenblatt A\_08 des kantonomalen Richtplans 2030 bestehen. Einzig das Gebiet „Thun Rosenau-Scherzlingen“ wird im MB A\_08 gestrichen. Dies, weil das Gebiet in der Zwischenzeit in den Perimeter des ESP Thun Bahnhof aufgenommen wurde. Im ESP Thun Bahnhof sind auch Wohnnutzungen zugelassen. Das Entwicklungsgebiet „Köniz Balsigergut“ wird um die umliegenden Wohnschwerpunkte „Bächtelenacker“ und „Nesslerenweg-METAS“ zum Entwicklungsgebiet „Chlywabere“ erweitert.

Bei den 15 neuen prioritären Gebieten handelt es sich um sechs Umstrukturierungsgebiete (Stettlen Bernapark, Bern Gaswerkareal, Muri Lischenmoos, Moutier Gare Sud/Nord, Langenthal Porzi-Areal), sechs Wohnschwerpunkte (Bern Brünnen, Köniz Morillongut, Valbirse

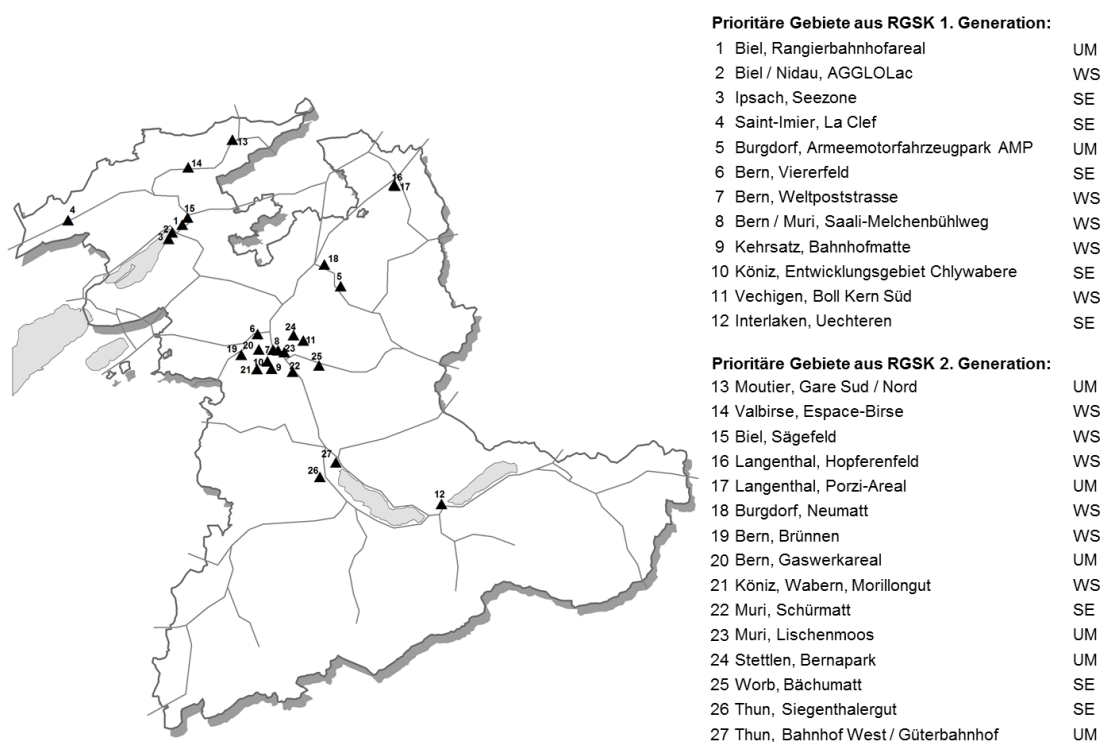
Espace Birse, Burgdorf Neumatt, Langenthal Hopferenfeld und Biel Sägefild) und drei Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Worb Bächumatt, Muri Schürmatt, Thun Siegenthalergut). Die Gesamtfläche der drei Umstrukturierungsgebiete beträgt 63.1 ha, diejenigen der fünf Wohnschwerpunkte 27.9 ha. Diese Gebiete sind bereits als Bauzone ausgeschieden und teilweise überbaut. Unter Berücksichtigung des Überbauungsstandes und der künftig vorgesehenen Nutzung wird ein theoretisches Potenzial von zusätzlichen 9'000 Einwohnerinnen und Einwohner für diese Gebiete angenommen.

Die noch nicht eingezonten drei Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen weisen eine Grösse von gesamthaft 22.4 ha auf. Gestützt auf eine angenommene mittlere Dichte von 1.0 (GFZo) sowie die gemäss RGSK vorgesehenen Nutzungszwecke (Anteil Wohnen / Arbeiten / Freifläche) resultiert ein Potenzial von knapp 3'000 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohner.

Wie in Kapitel 4.1.2 aufgezeigt, wird gesamtkantonal von einer Bevölkerungsentwicklung bis 2028 von +9 % (oder rund 90'000 zusätzlichen Personen) ausgegangen. Die fünfzehn bezeichneten prioritären Gebiete könnten so – theoretisch – 12'000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner aufnehmen oder etwa 13 % der Bevölkerungsentwicklung abdecken.

Der Überblick in Abbildung 7-5 zeigt die aus kantonaler Sicht prioritären Gebiete im Bereich Wohnen aus der RGSK Synthese 1. Generation sowie der Synthese 2. Generation.

**Abbildung 7-5: Übersicht über prioritäre Gebiete im Bereich Wohnen im Kanton Bern**



Die Regionen und Gemeinden sind aufgefordert, in Anwendung der ihnen zur Verfügung stehenden Planungsinstrumente diese Gebiete prioritär der angestrebten Nutzung zuzuführen.



ren. Wo eine Regionalkonferenz besteht, kann diese gegebenenfalls auf das Instrument der regionalen Überbauungsordnung zurückgreifen (Art. 98b BauG). Der Kanton setzt die kantonalen Planungsinstrumente erst in zweiter Linie ein, wenn die Voraussetzungen von Art. 102 BauG erfüllt sind, d. h. wenn die regionalen Interessen an der Sicherung eines Standortes ernsthaft gefährdet sind oder wenn die Wahrung kantonaler Interessen eine direkte Intervention des Kantons erfordert.

## 7.2 Verkehrsmassnahmen

In den folgenden Kapiteln werden die Ergebnisse der Massnahmenbewertung für Verkehrsprojekte mit hohen Investitionskosten tabellarisch zusammengefasst. Das sind Projekte mit Investitionskosten über 4 Mio. CHF (im Synthesebericht zu den RGSK 1. Generation lag diese Grenze noch bei 2 Mio. CHF). Die RGSK enthalten aber auch eine Vielzahl kleinerer Massnahmen mit Investitionskosten unter 4 Mio. CHF, z. B. für die Strasseninfrastruktur (Knotensanierungen, eigentliche Planungen wie Korridorstudien, lokale Verbesserungen der Sicherheit etc.) oder für den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität. Solche Massnahmen wurden meistens nur summarisch oder überhaupt nicht bewertet. Diese kleineren Massnahmen sind aber in Kapitel 8.2 (soweit sie als prioritär eingestuft werden) und in Kapitel 11 (Anhang C: Massnahmenliste) aufgeführt.

Die Bewertung liefert wichtige Hinweise für die Priorisierung. Es werden nur Projekte mit Ausführungsbeginn vor 2019, zwischen 2019–2022 resp. zwischen 2023–2026 in die Tabellen aufgenommen. Projekte, die den Baubeginn zu einem späteren Zeitpunkt haben, sind somit in den Tabellen nicht enthalten. Für solche Projekte wird ebenfalls auf Kapitel 11 (Anhang C: Massnahmenliste) verwiesen. Der jeweils angegebene Ausführungsbeginn bezieht sich in erster Linie auf die Angaben in den RGSK, wurde teilweise aber aufgrund von Inputs der kantonalen Fachämter angepasst.

In diesem Kapitel ebenfalls nicht aufgeführt werden Massnahmen, die schon im Rahmen des Syntheseberichts 2012 bewertet wurden, und zwar auch wenn diese nun neu in den A-Horizont (2019–2022) der RGSK 2. Generation (resp. der Agglomerationsprogramme 3. Generation) fallen. In Kapitel 8.2 sind solche Massnahmen aber in den Massnahmenlisten für die einzelnen RGSK enthalten (mit den Bewertungen aus dem Synthesebericht 2012), ebenso im Kapitel 11 (Anhang C: Massnahmenliste).

Mit der Massnahmenbewertung wird noch keine Aussage zur Finanzierbarkeit der einzelnen Massnahmen vorgenommen. Erst mit den Leistungsvereinbarungen, die voraussichtlich im Jahr 2019 abgeschlossen werden, verpflichten sich Bund, Kanton und die Gemeinden, die darin enthaltenen Massnahmen der Agglomerationsprogramme umzusetzen. Die eigentliche Finanzierung wird erst mit den entsprechenden Kreditbeschlüssen sichergestellt.

### 7.2.1 ÖV-Massnahmen

Die Bewertungsergebnisse der ÖV-Projekte mit hohen Investitionskosten sind in Abbildung 7-6 zusammengefasst. Die wichtigsten Ergebnisse lauten:

- Mehrere Projekte im ÖV weisen ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Dazu gehören die begleitenden verkehrlichen Massnahmen zum ersten Ausbauschritt von Zukunft Bahnhof Bern, die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern sowie die 2. Tramachse in Bern.
- Die Investitionskosten von insgesamt 93 Mio. CHF für den ersten Ausbauschritt des Bahnhofs Bern enthalten unter anderem auch die optionale Personenunterführung vom Zugang Bubenberg zum Hirschengraben (Baustein 2 mit Kosten von 33 Mio. CHF). Das hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis der Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschritt gilt für das Projekt ohne die optionale Unterführung.
- Auch die geplanten Busbevorzugungen in der Agglomeration Biel, in Lyss und in Langenthal weisen ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf.
- Zwei Projekte weisen ein mittleres Nutzen-Kosten-Verhältnis auf: Die schon erwähnte Personenunterführung vom neuen Zugang Bubenberg zum Hirschengraben und die Busbevorzugung Bahnhof Aarberg.

**Abbildung 7-6: Bewertung der Massnahmen ÖV-Infrastruktur mit geplantem Ausführungsbeginn vor 2027 (Massnahmen  $\geq$  4 Mio. CHF)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitionskosten	Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total	Geplanter Ausführungsbeginn
BM	ÖV-FV-1-a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 1: Bausteine 1, 3 und 4	60.0	6	7	3	16	19 - 22
BM	ÖV-Tram-1	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	64.0	7	4	4	15	19 - 22
BM	ÖV-Tram-2	Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)	106.2	3	5	1	9	23 - 26
BBS	ÖV-Str-2 B 5.04	Busbevorzugung Agglo Biel (Massnahmenpaket A 2019 – 2022)	4.0	4	1	2	7	19 - 22
OA	ÖV-Str 1.1	Langenthal: Aarwangenstrasse, Priorisierung Bus	4.0	3	1	2	6	23 - 26
BBS	ÖV-Str-2 B 5.03	Busbevorzugung Lyss (A-Massnahme 2019 – 2022)	1.1	1	0	1	2	19 - 22
BM	ÖV-FV-1-b	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 2: Baustein 2	33.0	2	4	0	6	19 - 22
BBS	ÖV-Str-2 B 5.05	Busbevorzugung Bahnhof Aarberg	2.0					vor 2019

**Legende**

	Nutzen/Kosten-Verhältnis hoch		Nutzen/Kosten-Verhältnis tief
	Nutzen/Kosten-Verhältnis mittel		Nutzen/Kosten-Verhältnis nicht bewertbar
rot	Planung muss gezielt vorangetrieben werden, wenn der geplante Ausführungsbeginn erreicht werden soll		

- Aus verschiedenen Gründen sind die folgenden Projekte in Abbildung 7-6 nicht aufgeführt:
  - Zeitlich im C-Horizont (also mit Realisierungsbeginn ab 2027) angesiedelte Projekte: Zu erwähnen ist insbesondere der zweite Ausbauschritt von Zukunft Bahnhof Bern mit der seitlichen Erweiterung des SBB-Bahnhofs und den dazu nötigen Massnahmen im Bahnhofumfeld (STEP-Massnahme). Dazu gehört auch das Regiotram in Biel, das zeitlich im Vergleich zum RGSK 1. Generation zurückversetzt wurde. Die Priorität bleibt hier vorerst beim Busvorlauf zwischen der bereits realisierten neuen SBB-Haltestelle Bözingenfeld und den neuen Stadien (Massnahme der A-Liste AP V+S 1. Generation).
  - Nicht aufgeführt sind die Projekte die durch den Bund im Rahmen der STEP-Ausbaustritte 2025 und 2030 zu finanzieren sind. Diese Projekte werden in Abbildung 7-7 zusammengefasst.

- Die sehr kostenintensiven Projekte zum ersten Ausbauschnitt im Rahmen von „Zukunft Bahnhof Bern“ (Publikumsanlagen SBB und neuer Bahnhof RBS) sind nicht mehr aufgeführt worden, da es sich um Massnahmen der A-Liste der RGSK 1. Generation handelt. Allerdings fallen die Baukosten dieser Projekte vor allem im Zeitraum 2018 bis 2025 an.
- Die Tramnetzentwicklung im Zentrum der Stadt Bern (2. Tramachse) ist noch nicht bewertet. Sie bleibt im B-Horizont. Das Projekt ist abhängig von Tram Bern - Ostermundigen und von den Erkenntnissen der Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler-Länggasse. Das heisst: Der Nutzen einer 2. Tramachse ist hoch, aber es besteht noch ein Abstimmungsbedarf mit anderen Projekten, womit die Projektreife für den A-Horizont noch nicht gegeben ist.
- Die drei Massnahmen in Köniz „ÖV-Knotenpunkt Waldegg“, „ÖV-Knotenpunkt Kleinwaben“ sowie „ÖV-Knotenpunkt Liebefeld“ werden zum einen Teil (Haltestelle) im Rahmen von STEP 2030 finanziert, sind aber zu einem weiteren Teil (Umsteigeknoten / Platzgestaltung) auch Infrastrukturfondsrelevant. Sie sind deshalb in Abbildung 7-7 aufgeführt.

Abbildung 7-7: Eisenbahninfrastrukturprojekte (finanziert über STEP-Ausbau Schritte)

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Geplanter Ausführungs- beginn
BM	ÖV-Reg-2	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern	11.0	4	4	1	9	19 - 22
BM	ÖV-Reg-3	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld	8.0	4	4	1	9	23 - 26
BM	ÖV-Reg-6	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Waldegg	4.0	2	3	1	6	23 - 26
BM	ÖV-Reg-4	Bern, ÖV-Knotenpunkt Wankdorf	78.1	3	5	1	9	19 - 22
BM	ÖV-Reg-5	Jegenstorf, ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf	50.0	3	2	1	6	23 - 26
BM	ÖV-FV-3	Gümligen-Münsingen, 3. Gleis, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen	610.0					23 - 26
BM	ÖV-FV-2	Bern, Entflechtung Holligen	442.0					19 - 22
BBS	ÖV-Reg-1.4	SBB-Doppelspur Ligerz	390.0					19 - 22
EM	ÖV-Reg-2-03	Wendemöglichkeit Bätterkinden Nord, Doppelspur und Ausbau Bahnhof Bätterkinden	45.0					19 - 22
BM	ÖV-Reg-8-d	Mauss-Gümmenen, Doppelspurausbau Saaneviadukt	40.5					19 - 22
TOW	ÖV-Reg-8-a	Uetendorf, Perronverlängerung, Dopperspurausbau Uetendorf - Uetendorf Allmend	36.0					19 - 22
EM	ÖV-Reg-2-05	Ausbau Bahnhof Ramsei	30.0					vor 2019
TOW	ÖV-Reg-9-f	Därstetten, Perronanp., Umbau Kreuzungsstat., Option: Niveauübergang Kantonsstr. aufheben	30.0					19 - 22
BM	ÖV-Reg-8-c	Köniz, Doppelspurausbau Liebefeld-Köniz	27.0					23 - 26
EM	ÖV-Reg-2.02	Umbau Bahnhof: Kirchberg-Alchenflüh	26.0					19 - 22
BM	ÖV-Reg-8-a	Jegenstorf-Grafenried, Doppelspurausbau	25.0					19 - 22
TOW	ÖV-Reg-8-b	Seftigen, Perronverlängerung	25.0					23 - 26
BM	ÖV-Reg-8-b	Bätterkinden - Büren zum Hof, Ausbau	20.0					19 - 22
BM	ÖV-Reg-9	Bern, Wendegleis Brünen	20.0					23 - 26
EM	ÖV-Reg-2-01	Ausbau Burgdorf, Bahnhof Steinhof	14.0					vor 2019
TOW	ÖV-Reg-9-e	Erlenbach, Perronanpassungen, Umbau Kreuzungsstation	11.5					19 - 22
OO	ÖV-Reg-1-1	Wilderswil, Neue zweigleisige Haltestelle Flugplatz	10.2					23 - 26
TOW	ÖV-Reg-9-h	Boltigen, Perronanpassungen, Umbau Kreuzungsstation	10.0					19 - 22
BM	ÖV-Reg-8-e	Muri, Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl-Gümligen	9.6					23 - 26
TOW	ÖV-Reg-9-g	Oberwil, Perronanpassungen, Umbau Kreuzungsstation	8.5					19 - 22
TOW	ÖV-Reg-9-i	Weissenbach, Prüfung Aufhebung der Haltestelle, Bogenbegradigung, Kreuzungsgleis	8.0					19 - 22
BM	ÖV-Reg-8-f	Muri, Doppelspurausbau Tram 6 Gümligen-Siloah	7.1					23 - 26
OO	ÖV-Reg-1-4	Grindelwald, BOB-Haltestelle Rotheneegg	4.7					vor 2019
BBS	ÖV-Reg 2.1	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI						23 - 26
OO	ÖV-Reg-1-5	Lauterbrunnen, Perron Verbreiterung WAB-Haltestelle Wengen						vor 2019
TOW	ÖV-Reg-3-f	Agglomeration, Neue S-Bahnanbindung ESP Thun Nord						23 - 26
TOW	ÖV-FV-6	ÖV-Anbindung Frutigen						23 - 26

## Legende

	Nutzen/Kosten-Verhältnis hoch		Nutzen/Kosten-Verhältnis tief
	Nutzen/Kosten-Verhältnis mittel		Nutzen/Kosten-Verhältnis nicht bewertbar
rot	Planung muss gezielt vorangetrieben werden, wenn der geplante Ausführungsbeginn erreicht werden soll		

## 7.2.2 MIV-Massnahmen

Die Bewertungsergebnisse für die Strasseninfrastrukturprojekte mit Kosten über 4 Mio. CHF werden in mehreren, nach Massnahmenkategorien differenzierten Tabellen vorgestellt. Bei der Bewertung hat sich gezeigt, dass die Projekte zwar innerhalb einer Kategorie priorisiert werden können, dass aber ein Vergleich der Bewertungsergebnisse über die Kategorien hinweg schwierig ist. So haben gewisse Massnahmentypen (bspw. Sicherheitsmassnahmen) infolge ihrer Charakteristika mit der angewandten Bewertungsmethodik gar nicht die Möglichkeit, eine hohe Anzahl Punkte zu erreichen. Die Punktzahlen der Bewertungen sollen deshalb nur innerhalb der Kategorien direkt verglichen werden.

Zudem wurden mehrere Strasseninfrastrukturprojekte von den kantonalen Fachstellen nicht oder nur provisorisch bewertet, da die entsprechende Massnahmenbeschreibung in den RGSK unzureichend war (z. B. Herzogenbuchsee - Umfahrungsstrasse). Diese Massnahmen sind aber im Anhang C aufgeführt.

Die vorliegende Bewertung ist bezüglich der Kantonsstrassenprojekte Grundlage für den Strassennetzplan und den Investitionsrahmenkredit Strasse.

In den folgenden Abbildungen sind die Bewertungsergebnisse für die einzelnen Massnahmenkategorien zusammengefasst, jeweils – wie erwähnt – nur für Projekte mit hohem Reifegrad, also mit Ausführungsbeginn zwischen 2019–2022 (A-Liste) resp. 2023–2026 (B-Liste).

### a) Umfahrungen

**Abbildung 7-8: MIV: Bewertung von Umfahrungsprojekten mit geplantem Ausführungsbeginn vor 2027 (Massnahmen  $\geq$  4 Mio. CHF)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Geplanter Ausführungsbeginn
EM	MIV-U-1-02	Verkehrssanierung BOH, Abschnitt Oberburg (Umfahrung)	244.0	7	7	-1	13	19 - 22
OA	MIV-U-2.01	Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal (Umfahrung)	136.0	6	8	-1	13	19 - 22
EM	MIV-U-1-03	Verkehrssanierung BOH, Abschnitt Hasle (Umfahrung)	120.0	6	8	-1	13	23 - 26
OO	MIV-U-1-1	Wilderswil, Umfahrung Wilderswil (Strassenplan)	80.0	6	4	1	11	19 - 22

#### Legende

	Nutzen/Kosten-Verhältnis hoch		Nutzen/Kosten-Verhältnis tief
	Nutzen/Kosten-Verhältnis mittel		Nutzen/Kosten-Verhältnis nicht bewertbar
rot	Planung muss gezielt vorangetrieben werden, wenn der geplante Ausführungsbeginn erreicht werden soll		

Die bewerteten Umfahrungsprojekte weisen mehrheitlich ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Die Verkehrssanierungsprojekte BOH (Burgdorf - Oberburg - Hasle) und ALN (Aarwangen - Langenthal Nord) weisen bei den Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft und Gesellschaft eine sehr hohe positive Punktzahl auf, bei der Umwelt dagegen eine geringfügig negative Punktzahl. Das Muster ist dabei bei allen drei Projekten gleich:

- **Wirtschaft:** Die Erreichbarkeit wird beim MIV und beim strassengebundenen ÖV verbessert. Zudem wird die Konzentration von Arbeiten und Wohnen dank der Verkehrsentlastung in Siedlungszentren gefördert.
- **Gesellschaft:** Dank umfangreichen flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Netz und der Verkehrsentlastung in Siedlungszentren werden die Qualität des öffentlichen Raums, die Attraktivität für den LV und die Verkehrssicherheit in den Zentren verbessert.
- **Umwelt:** Der Abnahme der Lärm- und Luftbelastung in den Siedlungszentren steht eine Abwertung von Natur und Landschaft gegenüber, insbesondere eine zusätzliche Flächenbeanspruchung. Per Saldo werden die Auswirkungen auf die Umwelt als leicht negativ eingeschätzt.

Insgesamt ähnlich wenn auch weniger akzentuiert wird die Umfahrung Wilderswil bewertet. Zwar wird der Nutzen für die Gesellschaft deutlich geringer eingeschätzt als bei den Verkehrssanierungen Burgdorf - Oberburg - Hasle und Aarwangen - Langenthal Nord, dafür wird

bei der Umwelt nicht von einem negativen sondern einem leicht positiven Gesamteffekt ausgegangen (die Abnahme der Lärm- und Luftbelastung in Wilderswil dominiert den Gesamteffekt auf Umweltseite).

## b) Erschliessungen

**Abbildung 7-9: MIV: Bewertung von Erschliessungsprojekten mit geplantem Ausführungsbeginn vor 2027 (Massnahmen  $\geq$  4 Mio. CHF)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Geplanter Ausführungsbeginn
BM	MIV-E-4	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	18.7	7	4	-1	10	19 - 22
BM	MIV-E-3	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	10.0	4	6	0	10	23 - 26
TOW	MIV-E-15-a	Thun, Lüsslispange, Neue Verbindung Pfandernstrasse - Weststrasse	9.5	2	2	1	5	23 - 26
BBS	MIV-E-1-1	Biel, Spitalzubringer	6.0	4	0	-2	2	vor 2019
BBS	MIV-E-1-2	Lyss, Erschliessung Industriezone Nord	30.0	2	0	-3	-1	23 - 26

### Legende

	Nutzen/Kosten-Verhältnis hoch		Nutzen/Kosten-Verhältnis tief
	Nutzen/Kosten-Verhältnis mittel		Nutzen/Kosten-Verhältnis nicht bewertbar
rot	Planung muss gezielt vorangetrieben werden, wenn der geplante Ausführungsbeginn erreicht werden soll		

Bei den in Abbildung 7-9 aufgeführten Erschliessungsprojekten weisen die Entlastungsstrasse Nord in Münsingen und die Umfahrung Kehrsatz ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Aus kantonaler Sicht haben diese beiden Erschliessungsprojekte die höchste Priorität. In der Agglomeration Thun sticht die Lüsslispange (neue Verbindung Pfandernstrasse-Weststrasse) hervor, die ein mittleres Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweist und ebenfalls weiterverfolgt werden soll. Hingegen sind sowohl die Erschliessung der Industriezone Nord in Lyss als auch der Spitalzubringer Biel (erfordert eine neue Strasse durch weitgehend unberührten Wald) aus kantonaler Sicht keine prioritären Projekte.

Nicht bewertet wurden weitere Projekte mit geplantem Ausführungsbeginn vor 2019, die Bestandteil des Agglomerationsprogramms 1. Generation oder des RGSK 1. Generation sind und deren Realisierung grundsätzlich beschlossen ist.

## c) Kapazitätserweiterungen

Abbildung 7-10: MIV: Bewertung von kapazitätsteigernden Projekten mit geplantem Ausführungsbeginn vor 2027 (Massnahmen  $\geq$  4 Mio. CHF)

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Geplanter Ausführungsbeginn
BM	MIV-K-3	Worb, Anpassung und Sanierung Kreisels Scheyenholz	5.7	2	4	-1	5	23 - 26
BM	MIV-K-5	Rubigen, Korrektion Belpstrasse	7.0	4	1	-1	4	19 - 22

## Legende

	Nutzen/Kosten-Verhältnis hoch		Nutzen/Kosten-Verhältnis tief
	Nutzen/Kosten-Verhältnis mittel		Nutzen/Kosten-Verhältnis nicht bewertbar
rot	Planung muss gezielt vorangetrieben werden, wenn der geplante Ausführungsbeginn erreicht werden soll		

Nur zwei neue kapazitätssteigernde Projekte sind für den betrachteten Zeitraum in den RGSK enthalten. Wichtig ist aus kantonaler Sicht insbesondere die Korrektion Belpstrasse in Rubigen, die eine grosse Synergie zur Entlastungsstrasse Nord in Münsingen aufweist und deshalb zeitlich ebenfalls im A-Horizont (2019–2022) realisiert werden soll. Demgegenüber ist die Anpassung und Sanierung des Kreisels Scheyenholz erst für den Zeitraum zwischen 2023 und 2026 vorgesehen. Noch offen ist, ob die Finanzierung des Zubringers Rüfenacht und damit auch des Kreisels Scheyenholz im Rahmen des NAF (Netzbeschluss) an den Bund übergehen.

Die Hauptwirkung der beiden Projekte liegt in einem Mix von Engpassentlastung, dem Ermöglichen einer konzentrierteren Siedlungsentwicklung, attraktiveren Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und teilweise in einer Verbesserung der Bedingungen für den strassengebundenen ÖV.

## d) Ortsdurchfahrten / Verträglichkeit

**Abbildung 7-11: MIV: Bewertung von Ortsdurchfahrtsprojekten und Projekten zur Erhöhung der Verträglichkeit mit geplantem Ausführungsbeginn vor 2027 (Massnahmen  $\geq$  4 Mio. CHF)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Geplanter Ausführungsbeginn
EM	MIV-O-1-01	Verkehrssanierung BOH, Abschnitt Burgdorf (Ortsdurchfahrt)	57.0	5	3	3	11	19 - 22
BM	MIV-O-21	Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen	7.0	4	5	1	10	19 - 22
BM	MIV-O-3	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	4.0	1	7	2	10	19 - 22
BBS	MIV-O-3	Korridor Aegerten-Studen (Realisierung Betriebs- und Gestaltungskonzept)	7.0	2	6	1	9	vor 2019
BM	MIV-O-2	Vechigen, Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	6.5	3	6	0	9	vor 2019
BBS	MIV-O-2	Korridor rechtes Bielerseeufer (Etappenweise Realisierung BGK)	5.0	2	5	1	8	vor 2019
BBS	MIV-O-4	Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung (Biel, Madretsch, etc.)	5.0	1	6	1	8	vor 2019
EM	MIV-O-3.30	Verkehrssanierung Schloss - Spital, Burgdorf	4.8	3	5	0	8	23 - 26
BM	MIV-O-6b	Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse (Gleisersatz)	6.0	4	3	0	7	19 - 22
BM	MIV-O-6a	Bern, Weissensteinstrasse TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli	4.0	4	3	0	7	23 - 26
BM	MIV-O-6c	Bern, Weissensteinstrasse TP3+4 Pestalozzistrasse bis Kreisel Beaumont	4.0	4	3	0	7	23 - 26
OA	MIV-O-2.19	Huttwil: Sanierung Luzernstrasse	7.0	3	3	0	6	23 - 26
OA	MIV-O-1.1	Umgestaltung Knoten: Bützberg-/ Eisenbahnstrasse, Bützberg-/ Ringstrasse	6.9	3	2	1	6	19 - 22
OA	MIV-O-2.03	Roggwil: Sanierung Ortsdurchfahrt	6.6	2	3	0	5	vor 2019
EM	MIV-O-3.08	Sanierung Ortsdurchfahrt Langnau, Gerbeplatz - Lindehole	4.0	2	3	0	5	19 - 22
BM	MIV-O-12	Oberdiessbach, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	4.4	0	3	0	3	19 - 22
TOW	MIV-O-8-Ad	Oberwil, Pfaffenriedbrücke: Gehweg, Fahrbahnverbreiterung, ausserorts	4.4	0	3	0	3	23 - 26
TOW	MIV-O-8-Ae	Boltigen Sanierung Garvenkurve, ausserorts	4.0	0	3	0	3	23 - 26
BM	MIV-O-20	Bern, Seftigenstrasse	30.0	3	3	0	6	23 - 26
OO	MIV-O-1-2	Interlaken, Sanierung Lindenallee	4.0	0	4	1	5	23 - 26
BM	MIV-O-8	Konolfingen, verträgliche Gestaltung Burgdorfstrasse	5.0	0	3	0	3	23 - 26
TOW	MIV-O-8-1a	Latterbach, Sanierung Ortsdurchfahrt (Studie: E1-E5)	5.0	0	3	0	3	19 - 22
TOW	MIV-O-8-Ac	Oberwil: Ausbau Simmenweidli, ausserorts	4.0	0	3	0	3	23 - 26
TOW	MIV-O-8-le	Oberwil, Sanierung Heideweidli	4.0	0	3	0	3	19 - 22

## Legende

	Nutzen/Kosten-Verhältnis hoch		Nutzen/Kosten-Verhältnis tief
	Nutzen/Kosten-Verhältnis mittel		Nutzen/Kosten-Verhältnis nicht bewertbar
rot	Planung muss gezielt vorangetrieben werden, wenn der geplante Ausführungsbeginn erreicht werden soll		

18 Projekte zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten weisen ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Abgesehen vom Abschnitt Burgdorf der Verkehrssanierung BOH verursachen alle diese Projekte Kosten zwischen 4 und 10 Mio. CHF. Anmerkungen zu einzelnen Massnahmen:

- Zeitlich prioritär und damit im A-Horizont 2019–2022 zu realisieren ist die Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf als Teil der Verkehrssanierung BOH (Variante Null +).
- Ebenso fallen die folgenden Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf den A-Horizont:
  - Knoten Station Ittigen
  - Dorf- und Bahnhofstrasse Belp
  - Die in verschiedene Teilprojekte aufgeteilte Sanierung der Weissensteinstrasse
  - Umgestaltung des Knotens Bützberg-/Eisenbahnstrasse resp. Bützberg-/Ringstrasse in Langenthal
  - Gerbeplatz–Lindehole Langnau
  - Ortsdurchfahrt Oberdiessbach



- Einige der Massnahmen befinden sich schon in Realisierung oder haben Realisierungsbeginn vor 2019. Dazu gehören beispielsweise die schrittweise Umsetzung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte am rechten Bielerseeufer und für den Korridor Aegerten–Studen, aber auch die Sanierung der Ortsdurchfahrten von Vechigen/Boll und von Roggwil. Teile der genannten Vorhaben in der Region Biel-Seeland sollen dabei erst in einem späteren Horizont realisiert werden.
- Die Sanierungen in Huttwil (Luzernstrasse), Burgdorf (Schloss–Spital), Oberwil (Pfaffenriedbrücke) und Boltigen (Garvenkurve) sind für den Zeithorizont 2023 bis 2026 vorgesehen.
- 6 Projekte zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten werden mit einem mittleren Nutzen-Kosten-Verhältnis bewertet. Dies betrifft insbesondere folgende Massnahmen:
  - Die Sanierung der Seftigenstrasse in Bern und der Lindenallee in Interlaken
  - Die verträgliche Gestaltung der Burgdorfstrasse in Konolfingen
  - Die Verträglichkeitsmassnahmen im Simmental gemäss Korridorstudie Simmental<sup>49</sup>

#### e) Verkehrssicherheit

Im Bereich der Verkehrssicherheit sind mit Ausnahme der Sanierung von Strasse / Schiene im Bereich Burglauenen (Aufhebung des Niveau-Bahnübergangs) keine Projekte mit ausgewiesenen Kosten über 4 Mio. CHF in den RGSK enthalten. Zwar liegt für dieses Projekt eine Kostenschätzung vor, es konnte aber aufgrund des aktuellen Projektstands noch nicht bewertet werden. Für viele weitere Projekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit liegt dagegen noch keine Kostenschätzung vor. Sie müssen weiter konkretisiert werden, bevor sie sich bewerten und priorisieren lassen.

#### f) Nicht bewertete Projekte und ergänzende Anmerkungen

Neben den bisher erwähnten Projekten wurden weitere Projekte **nicht bewertet**. Es sind dies vor allem Massnahmen zum „Notroutenkonzept“ aus dem RGSK Oberland-Ost, für die noch keine konkreten Projekte und Kostenschätzungen vorliegen:

- Därligen, Neue Erschliessungsstrasse von Därligen via Stoffelberg auf die Meielisalp
- Wilderswil–Saxeten, Notroute zum Dorf Saxeten von Wilderswil via Lybuechen
- Grindelwald–Schattenhalb, Sicherung der Grossen Scheidegg als Notroute von Schattenhalb nach Grindelwald und die Lüttschinentäler
- Lauterbrunnen, Notroute vom Dorf Lauterbrunnen via Chrummy / Forststrasse / Bärensgraben
- Meiringen / Schattenhalb, Zweite Erschliessung des Gebiets östlich des Alpbaches über eine neue Brücke nach Schattenhalb
- Innertkirchen, Notroute zum Dorf Gadmen
- Guttannen, Notroute zum Dorf Guttannen

---

<sup>49</sup> Vgl. hierzu den Regierungsratsbeschluss RRB 0951/2001.

- Grindelwald–Schattenhalb, Regionale Verbindungsachse Grosse Scheidegg

Bei der neuen Aarequerung Thun Süd wird der Entscheid über einen allfälligen Planungsbeginn erst nach dem Wirkungscontrolling zum Bypass Thun Nord erfolgen.

Im RGSK Jura bernois soll die Massnahme *Contournement et accès direct à la jonction A16 de Loveresse (Reconvilier)* gemäss Analyse im RGSK nicht mehr weiterverfolgt werden. Auch die Massnahmen *Requalification de la route nationale* in St. Imier und *Voie d'accès au Parc d'Activités des Lovières* in Tramelan (Gemeindemassnahme) wurden nicht bewertet, da es sich entweder um noch zu wenig konkrete oder um rein kommunale Massnahmen handelt.

Noch einmal erwähnt sei, dass **Nationalstrassen**-Projekte nicht bewertet wurden. Diese Projekte sind aber für die jeweilige Region und auch für den Kanton häufig von sehr grosser Bedeutung (vgl. dazu Kapitel 6.2.3a).

### 7.2.3 Langsamverkehr

Auch beim Fuss- und Veloverkehr wurden die teuren Massnahmen (mit Investitionskosten über 4 Mio. CHF) umfassend bewertet. Allerdings hat sich gezeigt, dass einige Massnahmen noch weiter konkretisiert werden müssen, bevor sich die entsprechenden Massnahmen wirklich bewerten lassen. Weiter ist festzustellen, dass sich die einzelnen Massnahmen in der Bewertung nicht gross unterscheiden. Die Ausnahme davon bilden einige „Leuchtturmprojekte“, die zu einer substanziellen Ergänzung des bestehenden Netzes oder zu einer deutlichen Entschärfung von Sicherheitsproblemen führen.

**Abbildung 7-12: LV-Projekte mit geplantem Ausführungsbeginn vor 2027  
(Massnahmen  $\geq$  4 Mio. CHF)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Geplanter Ausführungs- beginn
BM	LV-N-1	Bern, LV-Verbindung Breitenrain - Länggasse	18.0	2	6	3	11	23 - 26
EM	LV-N-3	Oberburg-Hasle, Kantonaler Radweg entlang der Bahn	4.5	0	6	3	9	19 - 22
BBS	LV-N-8	Lyss, Bahnhofunterführung Nord	8.0	1	6	1	8	19 - 22
BBS	LV-N-11	Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum	4.0	0	5	3	8	19 - 22
BM	LV-W-1-k-b	Bern, Velohaupttrouten Stadt Bern, B-Massnahmen	11.8	1	4	2	7	23 - 26
BM	LV-W-1-k-a	Bern, Velohaupttrouten Stadt Bern, A-Massnahmen	9.8	1	4	2	7	19 - 22
BM	LV-N-1.6	Biel, Verbreiterung Unterführung oder neue Langsamverkehrsquerung	5.0	1	5	1	7	vor 2019
BM	LV-N-2	Bern, LV-Verbindung Bahnhofweg	5.0	1	4	1	6	23 - 26
BM	LV-S-13	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Kantonsstrassen	30.0	0	4	1	5	19 - 22
BM	LV-S-14	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Gemeindestrassen	15.0	0	4	1	5	19 - 22
EM	LV-N-1.13a	Burgdorf: Fuss- und Radwegverbindung Bahnhofunterführung Ost – Anschluss Quartier	8.1	0	4	0	4	23 - 26
EM	LV-N-2.01	Hellsau: 1) Radstreifen Hellsau; 2) Radstreifen Seeberg; 3) Radstreifen	6.8	0	4	0	4	vor 2019
EM	LV-N-2.24	Trubschachen: Velomassnahmen Steinibach - Grauenstein	5.9	0	4	0	4	19 - 22
OO	LV-A-1-2	Schattenhalb, Ausbau Willigen - Chirchet (Velostreifen)	4.0	0	4	0	4	vor 2019
BM	LV-S-11	Rümligen - Riggisberg, Sicherheit des Veloverkehrs	5.0	0	3	0	3	23 - 26
BM	LV-N-7	Bern, LV-Brücke Erschliessung Wankdorf	12.4	1	5	1	7	23 - 26
BM	LV-S-1	Bern - Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	12.5	1	4	1	6	23 - 26

**Legende**

	Nutzen/Kosten-Verhältnis hoch		Nutzen/Kosten-Verhältnis tief
	Nutzen/Kosten-Verhältnis mittel		Nutzen/Kosten-Verhältnis nicht bewertbar
rot	Planung muss gezielt vorangetrieben werden, wenn der geplante Ausführungsbeginn erreicht werden soll		

Die Abbildung 7-12 enthält nur einen kleinen Teil der Massnahmen im Langsamverkehr (LV). Das liegt vor allem daran, dass viele Projekte Kosten von weniger als 4 Mio. CHF aufweisen und deshalb nicht aufgeführt werden. In Kapitel 11 (Anhang C: Massnahmenliste) sind sämtliche LV-Massnahmen aufgeführt. Die Kosten der LV-Massnahmen sind sehr unterschiedlich. Am teuersten sind Netzergänzungsprojekte wie beispielsweise die neue LV-Brücke Breitenrain-Länggasse in Bern, für die demnächst eine konkretere Planung vorliegt, oder die geplante LV-Führung am Knoten Bolligenstrasse–Schermenweg in Bern (ASTRA-Projekt und deshalb in Abbildung 7-12 nicht enthalten).

Ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis weisen zehn LV-Projekte auf. Dies betrifft in Bern die geplanten, in Etappen zu realisierenden Velohaupttrouten und die LV-Verbindungen Bern–Breitenrain und Bahnhofweg. In Lyss ist die Bahnhofunterführung Nord von hoher Priorität, dies gilt auch für die Verbesserungen für den LV beim Bahnhof Biel und für die neue Veloverbindung Port–Nidau–Biel Zentrum. Zu erwähnen sind schliesslich der geplante Radweg zwischen Oberburg und Hasle sowie die vielen Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs im RGSK Bern-Mittelland innerhalb und ausserhalb des Agglomerationsperimeters.

Es ist festzuhalten, dass es sich bei vielen LV-Projekten um Massnahmen handelt, die nötig werden, weil sich der MIV verändert hat (Verkehrszunahme, breitere Fahrzeuge). Häufig geht es somit um eine Verkehrssanierung für den Gesamtverkehr und nicht um die Deckung neuer Bedürfnisse des LV. Die Beurteilung solcher LV-Massnahmen muss daher im Gesamtkontext des Strassenverkehrs erfolgen. Es ist zudem nicht immer eindeutig klar, ob eine Massnahme als LV-Massnahme zu bezeichnen ist oder eher unter MIV-Massnahmen (Kategorie Sicherheit) aufzuführen wäre. Einige Massnahmen könnten durchaus als Projekte des MIV

statt des LV gelten. Dies gilt beispielsweise für die Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs im RGSK Bern-Mittelland.

Viele grössere LV-Massnahmen waren schon Gegenstand des RGSK 1. Generation resp. der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Ihre Realisierung wird nun definitiv angegangen. Das betrifft beispielsweise folgende Massnahmen:

- Bern - Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS
- Bern - Köniz, Könizstrasse, Loryplatz–Turnierstrasse–Neuhausplatz
- In Biel betrifft dies insbesondere die Massnahmen (deren Priorität im Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm vom Bund zurückgestuft wurde), wie z. B. das Schliessen von Netzlücken - Teile: BGK Oberer Quai und Güterbahnhof oder die Reparatur Quartiere, wie z. B. Biel Mett Zentrum und Biel Bahnhofstrasse.

Die Langsamverkehrspakete im RGSK Emmental enthalten eine Vielzahl von Einzelmassnahmen, deren Kosten mehrheitlich unter 4 Mio. CHF zu liegen kommen.

Auffallend sind die hohen Kosten der in den RGSK enthaltenen Langsamverkehrsmassnahmen. So würden sämtliche Massnahmen mit Investitionskosten über 4 Mio. CHF (z. T. handelt es sich dabei allerdings wie erwähnt um grosse Pakete von Einzelmassnahmen) und Ausführungsbeginn im A-Horizont (also zwischen 2019 und 2022) insgesamt einen Finanzbedarf von 137 Mio. CHF auslösen. Davon würden gut 100 Mio. CHF im A-Horizont anfallen. Würden zusätzlich auch alle LV-Massnahmen mit Investitionskosten unter 4 Mio. CHF mit Ausführungsbeginn im A-Horizont realisiert, wäre mit Gesamtkosten von 162 Mio. CHF im Zeitraum zwischen 2019 und 2022 zu rechnen. Der Finanzbedarf bei den angenommenen Verteilschlüsseln würde beim Kanton Bern bei rund 76 Mio. CHF liegen, davon würden rund 59 Mio. CHF auf Kantonsprojekte und rund 17 Mio. CHF auf Beiträge an Gemeindeprojekte fallen.<sup>50</sup>

#### **7.2.4 Kombinierte Mobilität**

Bei der Mehrheit der Massnahmen zur Förderung der kombinierten Mobilität (KM) liegen keine konkreten Kostenschätzungen vor. Dies gilt insbesondere für P+R-Projekte RGSK Jura bernois und Emmental sowie B+R-Projekte im RGSK Oberland-Ost. Diese Massnahmen dürften grossmehrheitlich unter 4 Mio. CHF Investitionskosten auslösen.

---

<sup>50</sup> Der Kanton leistet gemäss kantonalem Strassengesetz, Art. 62, Beiträge an die vom Bund mitfinanzierten strassenseitigen kommunalen Massnahmen in Agglomerationen, dazu gehören auch LV-Massnahmen. Der Kantonsbeitrag beläuft sich derzeit auf 35 % der anrechenbaren Kosten nach Abzug der Beiträge des Bundes aus dem Infrastrukturfonds. An Investitionen in Velorouten mit kantonaler Netzfunktion auf kommunalen Strassen leistet der Kanton ggf. kumulativ Beiträge von 40 % an die verbleibenden anrechenbaren Kosten. Die Gemeinden können somit in bestimmten, vom Strassengesetz abschliessend aufgezählten Fällen mit Beiträgen an die Investitionen auf Gemeindestrassen rechnen; im Übrigen müssen sie aber alle Massnahmen selbst finanzieren. Das gilt insbesondere auch für Massnahmen, welche vom Bund als Eigenleistungen eingestuft werden.

**Abbildung 7-13: KM: Bewertung der Projekte mit geplantem Ausführungsbeginn vor 2027 (Massnahmen  $\geq$  4 Mio. CHF)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Geplanter Ausführungs- beginn
BM	KM-B-2-c	Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern	33.6	3	6	1	10	23 - 26
BM	KM-P-1	Diverse P+R-Anlagen	5.0	1	3	0	4	vor 2019

**Legende**

	Nutzen/Kosten-Verhältnis hoch		Nutzen/Kosten-Verhältnis tief
	Nutzen/Kosten-Verhältnis mittel		Nutzen/Kosten-Verhältnis nicht bewertbar
rot	Planung muss gezielt vorangetrieben werden, wenn der geplante Ausführungsbeginn erreicht werden soll		

Von den teuren Massnahmen sticht der Ausbau des Angebots an Velostationen im Bahnhof Bern hervor.

Bei den Massnahmen mit weniger als 4 Mio. CHF Investitionskosten (in Abbildung 7-13 nicht aufgeführt) dominieren die B+R-Anlagen. Entsprechende Projekte mit Realisierungsbeginn zwischen 2019–2022 sind in den RGSK Bern-Mittelland (Velostationen Münsingen, Ostermundigen, S-Bahnhaltestellen Wankdorf und Europaplatz) und Biel/Bienne-Seeland (Ausbau Veloparking Walserplatz) vorgesehen.

### 7.2.5 Nachfrageorientierte Massnahmen

Der Grossteil der nachfrageorientierten Massnahmen (NM) kostet weniger als 4 Mio. CHF oder ist noch ohne Kostenangabe. Zu nennen bei diesen kleineren Massnahmen sind insbesondere das in verschiedene Einzelmassnahmen aufgeteilte Verkehrsmanagement der Region Thun. Die entsprechenden Massnahmen (Busbevorzugungs- und Dosierungsmassnahmen, Verkehrsmanagement für diverse Strassenabschnitte) werden durchwegs mit einem guten Nutzen-Kosten-Verhältnis beurteilt und sollen prioritär im A-Horizont, also zwischen 2019 und 2022, realisiert werden.

Wie schon im RGSK 1. Generation stellen die Massnahmen zum **Verkehrsmanagement für die Kernregion Bern** insgesamt die wichtigsten nachfrageorientierten Massnahmen dar (vgl. Abbildung 7-14). Ebenfalls von äusserst grosser Bedeutung ist das Verkehrsmanagement in der Agglomeration Biel zum Verkehrszustand nach der Eröffnung des Ostasts.

**Abbildung 7-14: NM: Bewertung der Projekte mit geplantem Ausführungsbeginn vor 2027 (Massnahmen  $\geq$  4 Mio. CHF)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Geplanter Ausführungsbeginn
BM	NM-VM-1-a	Verkehrsmanagement Stadt Bern	11.0	6	6	3	15	19 - 22
BM	NM-VM-1-e	Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest	4.0	6	4	4	14	19 - 22
BM	NM-VM-1-c	Verkehrsmanagement Muri - Bern Südost	5.0	6	3	4	13	23 - 26
BM	NM-VM-1-d	Verkehrsmanagement Wabern - Bern Süd	5.0	5	3	4	12	23 - 26
BBS	NM-VM-3a	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel (A-Massnahme)	10.0	4	3	3	10	19 - 22
BBS	NM-VM-3b	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel (B-Massnahme)	10.0	4	3	3	10	23 - 26

**Legende**

	Nutzen/Kosten-Verhältnis hoch		Nutzen/Kosten-Verhältnis tief
	Nutzen/Kosten-Verhältnis mittel		Nutzen/Kosten-Verhältnis nicht bewertbar
rot	Planung muss gezielt vorangetrieben werden, wenn der geplante Ausführungsbeginn erreicht werden soll		

Das vorgesehene Verkehrsmanagement in der Kernregion Bern erzielte eine gute Bewertung und weist ein entsprechend hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Es soll in verschiedenen, miteinander zu vernetzenden räumlichen Zellen umgesetzt werden. Es handelt sich dabei um folgende Teilgebiete: Stadt Bern / Muri - Bern Südost / Wabern - Bern Süd / Köniz - Bern Südwest. Damit haben sich die Bestrebungen weiter verstärkt, in der Kernregion Bern ein übergeordnetes Verkehrsmanagement einzuführen. Weitere Zellen (insbesondere Ostermundigen - Bern Ost) sollen ab 2027 realisiert werden.

Die Teilgebiete Stadt Bern und Köniz - Bern Südwest sind von der Realisierung her zu priorisieren. Die hohe Verkehrsbelastung und die dadurch entstehende Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs bedingen in den zwei genannten Teilgebieten ein rasches Handeln. Die Planung ist in beiden Teilgebieten weit fortgeschritten und mit den betroffenen Gemeinden sowie weiteren Partnern abgestimmt.

Im Teilgebiet Muri - Bern Südost besteht bei der Umsetzung des Verkehrsmanagements eine Abhängigkeit zu grösseren Drittprojekten. Dies gilt für den Anschluss Muri (ASTRA Projekt), die Korrektur Thunstrasse - Muri (kantonales Projekt) und die Gesamtkoordination Thunstrasse - Ostring (städtisches Projekt). In Ostermundigen - Bern Ost ist das Verkehrsmanagement mit der Umsetzung von Tram Bern - Ostermundigen zu koordinieren und deshalb vorerst auf einen Zeitpunkt nach einer möglichen Inbetriebnahme des Trams Bern - Ostermundigen angesetzt. Ein Verkehrsmanagement für das Tram würde mit dem Tramprojekt umgesetzt. Im Teilgebiet Wabern - Bern Süd ist bereits ein Verkehrsmanagement in Betrieb, welches aber auf die anstehende Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen angepasst und erweitert werden muss.

In Biel ist mit dem geplanten Verkehrsmanagement zum Zustand nach Eröffnung des Ostasts der Umfahrung A5 ebenfalls eine bedeutende und wirkungsvolle nachfrageorientierte Massnahme vorgesehen. Ähnlich wie beim Verkehrsmanagement in der Region Bern erstreckt sich die Umsetzung des Projekts über einen längeren Zeitraum.

### **7.2.6 Angebotsverbesserungen ÖV**

Angebotsverbesserungen im ÖV, z. B. Angebotsverdichtungen bei Regionalzügen oder Bussen, werden nicht bewertet, weil dies im Rahmen des Planungsprozesses zum kantonalen Angebotsbeschluss im ÖV geschieht. Die in den RGSK geforderten Angebotsverbesserungen werden somit in diesen Planungsprozess eingespielen.

## 8 Schlussfolgerungen

### 8.1 Einleitung

In diesem Kapitel werden auf der Grundlage der vorangehenden Bewertung die prioritären Massnahmen aus Sicht des Kantons bestimmt. Dies erfolgt in Kapitel 8.2 für die einzelnen RGSK und anschliessend in Kapitel 8.3 zusammenfassend aus gesamtkantonalen Sicht.

In den folgenden Tabellen weisen Verkehrsmassnahmen mit grünem Hintergrund ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis und somit eine hohe Priorität auf. Verkehrsmassnahmen mit bräunlichem Hintergrund haben ein mittleres Nutzen-Kosten-Verhältnis und somit eine mittlere Priorität. Verkehrsmassnahmen, die (noch) nicht bewertet wurden (z. B. weil sie vollständig durch den Bund finanziert werden oder die Investitionskosten noch nicht aufgeführt sind), haben einen weissen Hintergrund. Verkehrsprojekte, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis als tief beurteilt wird, haben einen grauen Hintergrund.

Verkehrsmassnahmen, die die Anforderungen an die Mitfinanzierung durch den Bund über den Infrastrukturfonds erfüllen, erhalten in der entsprechenden Spalte ein Kreuz.

Zu beachten gilt es, dass im Folgenden – wenn nicht speziell anders erwähnt – nur diejenigen Massnahmen aufgeführt werden, die im Vergleich zum RGSK 1. Generation neu sind.

### 8.2 RGSK im Einzelnen

#### 8.2.1 RGSK Biel/Bienne-Seeland (BBS)

##### a) Prioritätensetzung Siedlung

Die folgenden Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Landschaft erscheinen in der A-Liste und sind aus Sicht des Kantons prioritär:

Nr.	Massnahme
A-2	Regionale Wohnschwerpunkte
A-3	Kantonale ESP Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale ESP
A-4	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten
A-7	Aufwertung und Erneuerung der Quartiere
A-8	Verdichtung des Siedlungsgebietes
A-9	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung

Aus kantonalen Sicht prioritäre Gebiete im Bereich Wohnen in der Region Biel/Bienne-Seeland:

Gebiet	Objektart	Region
Biel, Sägefild	Wohnschwerpunkt	Biel/Bienne-Seeland



## b) Prioritätensetzung Verkehr

**ÖV:** In der **A-Liste** (Ausführungsbeginn 2019–2022) erscheinen **zwei ÖV-Projekte**, die Busbevorzugungen in der Agglomeration Biel sowie in Lyss vorsehen.

**Abbildung 8-1: ÖV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste BBS)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-men-träger
BBS	ÖV-Str-2 B 5.04	Busbevorzugung Agglo Biel (Massnahmenpaket A 2019 – 2022)	4.0	4	1	2	7	x	Kanton
BBS	ÖV-Str-2 B 5.03	Busbevorzugung Lyss (A-Massnahme 2019 – 2022)	1.1	1	0	1	2	x	Kanton
BBS	ÖV-Reg-1.4	SBB-Doppelspur Ligerz	390.0						Bund

Beide Projekte verfügen über ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis und somit über eine hohe Priorität. Sie sind relevant für den Infrastrukturfonds des Bundes. Zusätzlich aufgeführt ist das über den BIF finanzierte Projekt für die SBB-Doppelspur bei Ligerz.

**Abbildung 8-2: ÖV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste BBS)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-men-träger
BBS	ÖV-Reg 2.1	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI			Bund

In die **B-Liste** (Ausführungsbeginn 2023–2026) fällt der abschnittsweise Doppelspurausbau BTI. Zu den Investitionskosten des Doppelspurausbaus fehlt noch eine Angabe. Vorgesehen ist, das Projekt im Rahmen des Ausbaus Schritts STEP 2030 zu realisieren.

Weiter gibt es zahlreiche Projekte mit **Realisierungsbeginn vor 2019**. Von diesen Massnahmen weist der neue Busbahnhof in Aarberg ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Die Busbevorzugung Bahnhof Aarberg wird mit einem mittleren Nutzen-Kosten-Verhältnis bewertet. Weitere Massnahmen mit Realisierungsbeginn vor 2019 sind die Aufwertungen der Zugänge bei den Bahnhaltstellen Buswil und Lyss sowie die auf diese Zeitperiode fallenden Busbevorzugungspakete in der Agglomeration Biel. Für die Periode nach 2027 ist insbesondere das Regiotram Biel mit Investitionskosten von 253.2 Mio. CHF relevant.

**MIV:** Im RGSK BBS gibt es vier Nationalstrassenprojekte, die evtl. bereits im Zeithorizont 2019–2022 (**A-Liste**) ihren Ausführungsbeginn haben (allenfalls auch später), die allesamt durch den Bund zu finanzieren sind. Es handelt sich dabei um den Westast der A5 Umfahrung Biel, den Zubringer zur A5 Umfahrung Biel, die A5 Sanierung linkes Bielerseeufer und den Vollanschluss A 16 Reuchenette.

In der **B-Liste** (Ausführungsbeginn 2023–2026) erscheinen **sieben MIV-Projekte**.

Die Massnahme in Lyss zur Erschliessung der Industriezone Nord hat ein tiefes Nutzen-Kosten-Verhältnis und ist nicht Infrastrukturfonds-relevant. Die zweite Massnahme zum Voll-

anschluss Studen wurde nicht bewertet, da es sich – die Genehmigung des NAF mit Integration des Netzbeschlusses vorausgesetzt – dannzumal um eine nationale Verkehrsinfrastruktur handeln wird. Die Ortsdurchfahrten Worben und Studen sind wiederum Teil des Massnahmenpakets „Korridor Aegerten–Studen“, das wie bereits erwähnt insgesamt hoch prioritär bewertet wird. Zudem erscheinen drei Massnahmen aus dem Massnahmenpaket „Korridor rechtes Bielerseeufer“, das ebenfalls eine hohe Priorität hat und insgesamt Kosten von 5 Mio. CHF aufweist.

**Abbildung 8-3: MIV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste BBS)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-men-träger
BBS	MIV-O-3.02	Korridor Aegerten-Studen-Worben, Ortsdurchfahrt Studen	4.0	2	6	1	9	x	Kanton
BBS	MIV-O-3.03	Korridor Aegerten-Studen-Worben, Ortsdurchfahrt Worben	3.0	2	6	1	9	x	Kanton
BBS	MIV-O-2.05	Korridor rechtes Bielerseeufer, Ipsach-Sutz, Radstreifen		2	5	1	8	x	Kanton
BBS	MIV-O-2.06	Korridor rechtes Bielerseeufer, Mörigen-Gerolfingen, Radstreifen		2	5	1	8	x	Kanton
BBS	MIV-O-2.07	Korridor rechtes Bielerseeufer, Umgestaltung Ortseingang Latrigen-West		2	5	1	8	x	Kanton
BBS	MIV-E-1-2	Lyss, Erschliessung Industriezone Nord	30.0	2	0	-3	-1		Gemeinde
BBS	MIV-N-2	Vollanschluss Studen	10.0						Bund

Zahlreiche Massnahmen befinden sich schon in Realisierung oder haben Realisierungsbeginn vor 2019. Dazu gehören insbesondere Nationalstrassenprojekte, Massnahmen, die den Korridor rechtes Bielerseeufer betreffen, und Massnahmen zur lokalen Erschliessung / Verkehrsberuhigung in Biel, Madretsch etc.

**LV:** Beim Langsamverkehr erscheinen **zehn Projekte** in der **A-Liste** (Ausführungsbeginn 2019–2022).

**Abbildung 8-4: LV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste BBS)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-men-träger
BBS	LV-N-3	Biel, 2. Bahnhofspassage	12.0	1	6	1	8	x	Gemeinde
BBS	LV-N-8	Lyss, Bahnhofunterführung Nord	8.0	1	6	1	8	x	Gemeinde
BBS	LV-N-2	Biel, Oberer Quai	7.0	1	6	1	8	x	Gemeinde
BBS	LV-N-7	Biel, Beaumontquartier-Erschliessung	4.5	1	6	1	8	x	Gemeinde
BBS	LV-N-5	Biel, Mett Zentrum	4.0	1	6	1	8	x	Gemeinde
BBS	LV-N-6	Biel, Bahnhofstrasse	4.0	1	6	1	8	x	Gemeinde
BBS	LV-N-11	Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum	4.0	0	5	3	8	x	Kanton
BBS	LV-N-13	Veloführung Schlössli-Twann	1.3	1	2	1	4		Gemeinde
BBS	LV-S-1.05	Bellmund, Erstellen Fuss- und Fahrradweg	0.5	1	2	1	4		Gemeinde
BBS	LV-N-1.5	Nidau, Veloverbindung Schlosspark - Dr. Schneiderstrasse	0.4	1	2	1	4	x	Gemeinde
BBS	LV-N-9	Velokorridor Büren-Leuzigen-Solothurn	2.5						Kanton
BBS	LV-N-10.01	Biel-Péry - Berner Jura, Radverbindung							Bund

Die höchsten Investitionskosten weist die zweite Bahnhofspassage in Biel auf, gefolgt von der Bahnhofunterführung Nord in Lyss und dem oberen Quai in Biel. Die drei Projekte werden durch die Gemeinden getragen und sind alle für den Infrastrukturfonds relevant. Sie waren

schon Teil des RGSK 1. Generation und sind nun zur Realisierung im A-Horizont vorgesehen.

In der **B-Liste** mit Ausführungsbeginn 2023–2026 ist die Massnahme 2. Querung Güterbahnhof in Biel hervorzuheben, die ebenfalls bereits Gegenstand des RGSK 1. Generation war.

**Abbildung 8-5: LV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste BBS)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
BBS	LV-N-4	Biel, 2. Querung Güterbahnhof	4.0	1	6	1	8		Gemeinde
BBS	LV-N-10.02	Brügg-Aegerten-Studen, Radverbindung	3.0						Gemeinde

Zahlreiche Massnahmen haben Realisierungsbeginn vor 2019. Es handelt sich dabei hauptsächlich um kleine Projekte ausserhalb des Agglomerationsperimeters, welche nicht bewertet wurden.

**KM:** Im RGSK BBS gibt es **zwei prioritäre KM-Massnahmen** in der **A-Liste** (Ausführungsbeginn 2019–2022).

**Abbildung 8-6: KM-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste BBS)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
BBS	KM-B-1.09	Bike&Ride, jede Bahnhaltestelle mit genügend Veloparkplätzen versehen	1.0	1	2	1	4		Gemeinde
BBS	KM-B-1.10	Velo-Parkplätze	0.5	1	2	1	4		Gemeinde
BBS	KM-B-2	Bike +Ride Abstellplätze ausserhalb der Agglomeration	3.1	1	2	0	3		Gemeinde
BBS	KM-B-3	Biel, Ausbau Veloparking Walslerplatz	2.5	1	2	0	3	x	Gemeinde

Die Massnahme zum Ausbau des Veloparkings Walslerplatz in Biel ist Infrastrukturfonds relevant. Demgegenüber sind die Massnahmen zu Bike-and-ride Abstellplätzen sowie Velo-Parkplätzen ausserhalb der Agglomeration nicht Infrastrukturfonds relevant.

**NM:** Im RGSK BBS gibt es **eine nachfrageorientierte Massnahme** mit Realisierungsbeginn zwischen 2019 und 2022 (A-Liste). Es handelt sich dabei um das Verkehrsmanagement Agglomeration Biel, das eine hohe Priorität aufweist. Die Realisierung des Verkehrsmanagements Agglomeration Biel erstreckt sich über den A- und den B-Horizont.

**Abbildung 8-7: NM-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste BBS)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
BBS	NM-VM-3a	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel (A-Massnahme)	10.0	4	3	3	10	x	Kanton

**Abbildung 8-8: NM-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste BBS)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
BBS	NM-VM-3b	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel (B-Massnahme)	10.0	4	3	3	10	x	Kanton

Zudem sind zwei weitere prioritäre Massnahmen in der Periode vor 2019 enthalten. Es handelt sich dabei einerseits um das Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast und andererseits um eine Massnahme für die Schaffung von Parkierungsangeboten. Sie weisen Kosten von unter 4 Mio. CHF auf und werden durch die Gemeinden getragen.

### 8.2.2 RGSK Jura bernois

#### a) Prioritätensetzung Siedlung

Die folgenden Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Landschaft erscheinen in der A-Liste und sind aus Sicht des Kantons prioritär:

Nr.	Massnahme
S-2	Secteurs d'habitat dans la zone à bâtir existante représentant und intérêt cantonal ou régional
S-3	Secteurs d'activités dans la zone à bâtir existante représentant und intérêt cantonal ou régional
S-4	Secteurs prioritaires pour le développement urbain futur destinée à l'habitat ou aux activités
S-6	Secteurs à réhabiliter ou à densifier via une planification d'ensemble
S-8	Mise en valeur et renouvellement des quartiers
S-9	Densification du milieu bâti & réhabilitation des bâtiments à vocation agricole
S-10	Urbanisation vers l'Intérieur
L-1	Limites régionales à l'urbanisation sans marges de manoeuvre
L-2	Limites régionales à l'urbanisation avec marges de manoeuvre (non contraignantes)

Aus kantonaler Sicht prioritäre Gebiete im Bereich Wohnen in der Region Jura bernois:

Gebiet	Objektart	Region
Moutier, Gare Sud/Nord	Umstrukturierungsgebiet	Jura bernois
Valbirse, Espace-Birse	Wohnschwerpunkt	Jura bernois

#### b) Prioritätensetzung Verkehr

**ÖV:** In der **A-Liste** erscheinen **keine Massnahmen**. In der **B-Liste** (Ausführungsbeginn 2023–2026) gibt es mit den Bahnhaltstellen Villeret, les Faverges und Valbirse, la Cray **zwei Massnahmen**, deren Finanzierung im Rahmen von STEP 2030 erfolgen soll.

**Abbildung 8-9: ÖV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste JB)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitionskosten	Mitfinanzierbarkeit IF	Massnahmenträger
JB	ÖV-Reg-1.02-a	Bahnhaltestelle Villeret, les Faverges	3.5		Bund
JB	ÖV-Reg-1.03	Bévilard (Bahnhaltestelle Valbirse, la Cray)	3.5		Bund

Auffallend sind die in der Region Jura bernois geplanten ÖV-Investitionen ab 2027: Es betrifft dies alles Massnahmen die über den Bahninfrastrukturfonds finanziert werden müssen, z. B. den Eisenbahntunnel Weissenstein (170 Mio. CHF; liegt im Kanton Solothurn) und verschiedene Bahnhof- und Doppelspurausbauten.

**MIV:** In der **A-Liste** erscheinen **fünf Massnahmen**, deren Ausführungsbeginn zwischen 2019 und 2022 liegt.

**Abbildung 8-10: MIV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste JB)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitionskosten	Mitfinanzierbarkeit IF	Massnahmenträger
JB	TIM-TV-04	Plateau de Diesse, traversée du village	1.9		Gemeinde
JB	TIM-TV-03	Reconvilier, Espace-gare	0.9		Kanton
JB	TIM-TV-05	Orvin, traversée du village	0.7		Gemeinde
JB	TIM-S-01-b	Renan - La Cibourg	0.3		Kanton
JB	TIM-S-01-a	Courtelary, Contour Wittmer	0.1		Kanton

Es handelt sich dabei um eher kleine Projekte, die nicht Infrastrukturfonds-relevant sind und auch nicht bewertet wurden. Träger der Massnahmen sind entweder der Kanton oder die Gemeinden.

In der **B-Liste** (Ausführungsbeginn 2023–2026) des RGSK JB sind **drei Massnahmen** enthalten.

**Abbildung 8-11: MIV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste JB)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitionskosten	Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzierbarkeit IF	Massnahmenträger
JB	TIM-C-01	Loveresse	4.4	2	1	-2	1		Kanton
JB	TIM-TV-06	Moutier, requalification de la route cantonale	2.6						Kanton
JB	TIM-TV-02	Tavannes, requalification de la route cantonale	2.4						Kanton

Die Massnahme in Loveresse, wo eine neue Umfahrungsstrasse und ein direkter Anschluss an die A16 geplant sind, wird als nicht prioritär beurteilt. Die beiden anderen Massnahmen betreffen die „requalification“ der Kantonsstrassen in Tavannes und Moutier (im Sinne von flankierenden Massnahmen zu A16) und verursachen Kosten von je rund 2.5 Mio. CHF. Aufgrund dieser vergleichsweise tiefen Investitionskosten wurden diese beiden Massnahmen nicht bewertet.

Einige Projekte haben Ausführungsbeginn vor 2019 oder nach 2027. Es handelt sich dabei grössten Teils um eher kleine Projekte.

**LV:** In der **A-Liste** (Ausführungsbeginn 2019–2022) sind **vier Massnahmen** enthalten, welche ausserhalb des Agglomerations-Perimeters liegen und dementsprechend nicht für den Infrastrukturfonds relevant sind.

**Abbildung 8-12: LV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste JB)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-menträger
JB	MD-LR.03	Cormoret-Villeret; point noir routier des Gorges de Court et	2.8		Kanton
JB	MD-LR.04	Renan-La Cibourg; mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons	0.3		Kanton
JB	MD-LR.02	Court-Moutier; point noir routier des Gorges de Court et aménagements pour le cyclotourisme	0.2		Kanton
JB	MD-A.01	Péry-Bienne; séparation du trafic rapide et du trafic lent dans les Gorges de Taubenloch			Bund

Zudem enthält die **B-Liste** eine Langsamverkehrsmassnahme in Moutier, die ebenfalls keine Relevanz für den Infrastrukturfonds aufweist.

**KM:** Die einzigen Massnahmen zur Förderung der kombinierten Mobilität betrifft Bike-and-ride-Plätze in Moutier (nicht relevant für den Infrastrukturfonds). Diese sollen zwischen 2023 und 2026 (**B-Liste**) realisiert werden. Die damit verbundenen Investitionskosten sind zurzeit aber noch nicht bekannt. Daneben gibt es viele P+R-Massnahmen mit jeweils mittlerem Nutzen-Kosten-Verhältnis, deren Ausführung aber bereits vor 2019 beginnt.

**NM:** Im RGSK JB sind keine nachfrageorientierten Massnahmen vorhanden.

### 8.2.3 RGSK Oberaargau

#### a) Prioritätensetzung Siedlung

Die folgenden Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Landschaft erscheinen in der A-Liste und sind aus Sicht des Kantons prioritär:

Nr.	Massnahme
S-2/S-3	Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte
S-4/S-5	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung
S-6	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten
S-9	Siedlungsentwicklung nach innen in ländlichen Siedlungen
L-1/L-3	Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel von überregionaler Bedeutung

Aus kantonomer Sicht prioritäre Gebiete im Bereich Wohnen in der Region Oberaargau:

Gebiet	Objektart	Region
Langenthal, Porzi-Areal	Umstrukturierungsgebiet	Oberaargau
Langenthal, Hopferenfeld	Wohnschwerpunkt	Oberaargau

#### b) Prioritätensetzung Verkehr

**ÖV:** Im ÖV sind **drei Massnahmen** in der **B-Liste** (Ausführungsbeginn 2023–2026) enthalten.

**Abbildung 8-13: ÖV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste OA)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
OA	ÖV-Str 1.1	Langenthal: Aarwangenstrasse, Priorisierung Bus	4.0	3	1	2	6	x	Kanton
OA	ÖV-Str 1.3	Langenthal: Bushaltestelle Wiesenstrasse Verlegung	1.2	2	1	1	4	x	Gemeinde
OA	ÖV-Str 1.2	Langenthal: ÖV-Erschliessung Oberhard	1.2	1	1	1	3	x	Gemeinde

Alle Massnahmen betreffen Langenthal, nämlich die Buspriorisierungsmassnahme an der Aarwangenstrasse, die Verlegung der Bushaltestelle Wiesenstrasse und schliesslich die ÖV-Erschliessung Oberhard. Alle drei Massnahmen sind relevant für den Infrastrukturfonds.

**MIV:** Die **A-Liste** enthält **22 MIV-Projekte**. Zentrale Massnahme ist die Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord mit Investitionskosten von 136 Mio. CHF. Dieses Projekt weist einen sehr hohen Nutzen aus und wird deshalb mit einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis beurteilt.

Abbildung 8-14: MIV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste OA)

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-men-träger
OA	MIV-U-2.01	Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal (Umfahrung)	136.0	6	8	-1	13		Kanton
OA	MIV-O-1.1	Umgestaltung Knoten Bützberg-/ Eisenbahnstrasse, Bützberg-/ Ringstrasse	6.9	3	2	1	6	x	Kanton
OA	MIV-O-1.2	Entlastung Stadtzentrum: Neue Verkehrsführung MIV, integrale Umgestaltung mit Massnahmen für LV	3.8	2	2	1	5	x	Gemeinde
OA	MIV-O-1.3	Entlastung Stadtzentrum: Aufwertung der Hasenmattstrasse zur Hauptachse	3.0	2	2	1	5	x	Gemeinde
OA	MIV-O-1.5.3	Langenthal: Erhöhung MIV-Netzwidestand: Eisenbahnstrasse (Bützbergstr.-Thunstettenstr.)	1.0	2	2	1	5	x	Gemeinde
OA	MIV-O-1.6	Langenthal: Erhöhung MIV-Netzwidestand in Quartieren: Tempo-30-Zonen/ Begegnungszonen	3.0	0	3	1	4	x	Gemeinde
OA	MIV-O-1.5.5	Langenthal: Erhöhung MIV-Netzwidestand: Lotzwilstrasse	3.8	0	2	1	3	x	Gemeinde
OA	MIV-O-1.5.2	Langenthal: Erhöhung MIV-Netzwidestand: Eisenbahnstrasse (Bützbergstr.-Bahnhofpl.)	1.9	0	2	1	3	x	Gemeinde
OA	MIV-O-1.5.1	Langenthal: Erhöhung MIV-Netzwidestand: Zieglerstrasse und Jurastrasse	1.3	0	2	1	3	x	Gemeinde
OA	MIV-O 1.4.3	Durchfahrtsverbot Stadtzentrum für LKW(nur Anlieferung)	0.1	1	1	1	3		Gemeinde
OA	MIV-O-2.16	Huttwil: Sanierung Langenthalstrasse	3.7						Kanton
OA	MIV-O-2.18	Huttwil: Sanierung Bernstrasse	3.0						Kanton
OA	MIV-O-2.04	Lotzwil: Sanierung Ortsdurchfahrt	2.5						Kanton
OA	MIV-S-2.08	Roggwil: Sanierung Mumenthalstrasse - Kaltenherberge	2.5						Kanton
OA	MIV-S-2.14	Thörigen: Strassenverbreiterung Thörigen– Bleienbach (ausserorts)	2.5						Kanton
OA	MIV-O-2.07	Herzogenbuchsee: Sanierung Wangenstrasse Süd	2.4						Kanton
OA	MIV-O-2.08	Ursenbach: Sanierung Ortsdurchfahrt	1.8						Kanton
OA	MIV-S-2.03	Seeberg: Strassenverbreiterung Wynigen - Riedtwil	1.8						Kanton
OA	MIV-O-2.06	Hermiswil: Sanierung Ortsdurchfahrt	1.2						Kanton
OA	MIV-O-2.17	Huttwil: Sanierung Eriswilstrasse	1.1						Kanton
OA	MIV-O-2.20	Sanierung Ortsdurchfahrt Bettenhausen– Thörigen	1.0						Kanton
OA	MIV-S-2.13	Sanierung Bahnübergang Aarwangenstrasse/Bipperstrasse							Kanton

Nebst der Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord weisen zusätzlich neun Strassengestaltungsmassnahmen ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Davon sind die Massnahmen in Langenthal relevant für den Infrastrukturfonds. Es sind dies die Umgestaltung des Knotens Bützberg-/Eisenbahnstrasse resp. Bützberg-/Ringstrasse und Massnahmen zur Entlastung des Stadtzentrums und weiterer Umgestaltungsmassnahmen zugunsten des Langsamverkehrs. Bei mehreren Strassenabschnitten wird zudem der MIV-Netzwidestand erhöht.

Die Umgestaltungs- und Sanierungsmassnahmen in Huttwil, Lotzwil, Roggwil und weiteren Gemeinden liegen dagegen ausserhalb des Agglomerationsperimeters und sind deshalb nicht relevant für den Infrastrukturfonds. Diese Massnahmen wurden nicht bewertet.

Weiter gibt es **drei MIV-Massnahmen** mit Ausführungsbeginn zwischen **2023 und 2026**.

Abbildung 8-15: MIV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste OA)

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-men-träger
OA	MIV-O-2.19	Huttwil: Sanierung Luzernstrasse	7.0	3	3	0	6		Kanton
OA	MIV-O-1.5.4	Langenthal: Erhöhung MIV-Netzwidestand: Mittelstrasse	2.7	0	2	1	3	x	Gemeinde
OA	MIV-O-2.09	Herzogenbuchsee: Sanierung Wangenstrasse Nord	1.7						Kanton

Die Sanierung der Luzernstrasse in Huttwil und die Erhöhung des MIV-Netzwidestands an der Mittelstrasse in Langenthal weisen ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Die Mass-



nahme in Langenthal ist relevant für den Infrastrukturfonds. Die dritte Massnahme betrifft die Sanierung der Wangenstrasse Nord in Herzogenbuchsee.

Von den später geplanten **Massnahmen ab 2027** schneidet die eher kleine Massnahme zur Umgestaltung des Knotens Hambüelstrasse gut ab. Eine tiefe Priorität misst der Kanton der Umfahrung Herzogenbuchsee zu. Weiter ist für den Zeitpunkt ab 2027 in verschiedenen Orten die Sanierung der Ortsdurchfahrt geplant (z. B. Madiswil, Heimenhausen, Rohrbach, Melchnau, Gondiswil). Schliesslich gibt es eine Vielzahl von Massnahmen mit Realisierungsbeginn **vor 2019**. Mehrheitlich handelt es sich dabei um eher kleine Projekte mit Investitionskosten kleiner als 4 Mio. CHF. Zwei grössere prioritäre Massnahmen sind die Sanierung Ortsdurchfahrt in Roggwil und die Erhöhung des Netzwiderstandes in Langenthal im Stadtzentrum.

**LV:** Das RGSK OA enthält zahlreiche Langsamverkehrsmassnahmen. Davon werden einige bereits vor 2019 realisiert (und sind schon Teil des RGSK 1. Generation).

In der **A-Liste** sticht der Neubau Radweg Moos in Roggwil hervor. Ebenfalls ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis weisen der neue Fuss- und Veloweg Bleienbachstrasse–Dennliweg entlang des BLS-Trassees und die Schliessung der Velo-Netzlücke bei der Zufahrt zum Bahnhof Nord auf.

Weitere Massnahmen in Langenthal weisen ein mittleres Nutzen-Kosten-Verhältnis auf und sollen ebenfalls prioritär realisiert werden. Das gilt für die Sanierung Ringstrasse-Schorenstrasse, die Zufahrten zum Bahnhof Ost und Nord und die Sanierung Bützbergstrasse.

**Abbildung 8-16: LV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste OA)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitionskosten	Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzierbarkeit IF	Massnahmenträger
OA	LV-N 1.11	Roggwil, Langenthal: Neubau Radweg Moos	3.6	1	2	1	4	x	Kanton
OA	LV-N 1.1	Zufahrt Bahnhof Nord: Schliessung Netzlücke Velo Bäreggstr. - Hasenmattstr. - Bahnhofplatz N.	0.3	1	3	0	4	x	Gemeinde
OA	LV-N 1.8	Neuer Fuss- und Veloweg Bleienbachstrasse - Dennliweg, entlang BLS-Trasse	0.2	1	3	0	4	x	Gemeinde
OA	LV-N 1.6	Sanierung Ringstrasse – Schorenstrasse bis Knoten Mittelstrasse	4.0	0	4	0	4	x	Kanton
OA	LV-N 1.2	Zufahrt Bahnhof Ost: Neue Verbindung LV Karbidweg - Vord. Hardastrasse parallel zu SBB- Trasse	2.7	1	2	0	3	x	Gemeinde
OA	LV-N 1.10	Sanierung Bützbergstrasse: Umgestaltung zugunsten Langsamverkehr, mit Variante entlang Klusstrasse als städtische Ergänzungsmassnahme	3.7	0	2	0	2	x	Kanton
OA	LV-S 2.09	Herzogenbuchsee: Radstreifen Aspiwald - Oberönz	2.2						Kanton
OA	LV-S 2.02	Herzogenbuchsee: Oberönz – Seeberg: Neubau beidseitige Radstreifen	0.5						Kanton

**Zwei weitere Massnahmen** gibt es in der **B-Liste**. Davon wird die kleine Massnahme, die eine Verlängerung des Radstreifens zwischen Kreisel Hard bis zum Bahnübergang ASm vorsieht, mit einer mittleren Priorität beurteilt.

**Abbildung 8-17: LV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste OA)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
OA	LV-N 1.9	Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard bis Bahnübergang asm	0.5	0	1	0	1	x	Kanton
OA	LV-S 2.05	Wiedlisbach: Radweg Wiedlisbach-Wangen	1.6						Kanton

Eine Vielzahl meist gut bewerteter, kleinerer Massnahmen betrifft den Ausbau des Velonetzes ab 2027.

**KM:** Bei den Massnahmen zur Förderung der kombinierten Mobilität liegt **eine Massnahme** in der **A-Liste** vor. Sie betrifft die P+R-Anlage Herzogenbuchsee. Die Investitionskosten sind zurzeit noch nicht im Detail bekannt. Eine Mitfinanzierung durch den Kanton ist aber im Rahmen des Strassennetzplans grundsätzlich vorgesehen. In Aarwangen (Hard-Mumenthal) ist ein Ausbau des B+R-Angebots vorgesehen, dessen Realisierung aber schon vor 2019 in Angriff genommen werden soll.

**NM:** Das RGSK OA enthält als nachfrageorientierte Massnahme das Verkehrsmanagement Dreilinden in Langenthal, mit Baubeginn zwischen **2019 und 2022**. Die Massnahme ist für den Infrastrukturfonds relevant. Daneben gibt es drei kleinere kommunale Massnahmen (Fussgängerinformationssystem, Mobilitätsmanagement und Elternberatung), die nicht Infrastrukturfonds-relevant sind.

**Abbildung 8-18: NM-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste OA)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
OA	NM-W 1.2	Signaletik	0.2	1	1	1	3	x	Gemeinde
OA	NM-W 1.1	Mobilitätsmanagement	0.2	0	1	1	2		Gemeinde
OA	NM-W 1.3	Elternberatung zur Verminderung privater MIV-Schülertransporte	0.1	0	1	1	2		Gemeinde
OA	NM-VM 1	Verkehrsmanagement Dreilinden	2.8	0	0	0	0	x	Kanton

Für die Perioden zwischen 2023 und 2026 und ab 2027 gibt es verschiedene prioritäre Gemeinde-Massnahmen für eine Verbesserung des Verkehrsmanagements.

**Abbildung 8-19: NM-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste OA)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
OA	NM-VM 2.01	Verkehrsmanagement Spurgruppe Mobilitätsbeauftragte		1	2	3	6		Gemeinde
OA	NM-VM 2.02	Verkehrsmanagement Mobilitätsstelle		1	2	3	6		Gemeinde
OA	NM-PP 1.1	Parkierungs-Konzept, Überarbeitung Parkierungsreglement	0.1	1	0	0	1		Gemeinde

## 8.2.4 RGSK Emmental

### a) Prioritätensetzung Siedlung

Die folgenden Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Landschaft erscheinen in der A-Liste und sind aus Sicht des Kantons prioritär:

Nr.	Massnahme
S-1	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
S-2	Wohn- und Arbeitsschwerpunkte
S-3	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten
L-1	Landschaftsschutz und Siedlungsbegrenzung

Aus kantonaler Sicht prioritäres Gebiet im Bereich Wohnen in der Region Emmental:

Gebiet	Objektart	Region
Burgdorf, Neumatt	Wohnschwerpunkt	Emmental

### b) Prioritätensetzung Verkehr

**ÖV:** Für die Periode **2019 bis 2022** sind **drei Projekte** mit Ausbauten oder Umbauten von Bahnhöfen vorgesehen. Namentlich die Doppelspur und der Ausbau Bahnhof Bätterkinden sowie der Umbau der Bahnhöfe Kirchberg-Alchenflüh und Hasle-Rüegsau. Ihre Finanzierung erfolgt über STEP 2025 und über die Leistungsvereinbarung BLS.

**Abbildung 8-20: ÖV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste EM)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitionskosten	Mitfinanzierbarkeit IF	Massnahmenträger
EM	ÖV-Reg-2-03	Wendemöglichkeit Bätterkinden Nord, Doppelspur und Ausbau Bahnhof Bätterkinden	45.0		Bund
EM	ÖV-Reg-2.02	Umbau Bahnhof: Kirchberg-Alchenflüh	26.0		Bund
EM	ÖV-Reg-2.06	Ausbau Bahnhof Hasle-Rüegsau	2.0		Bund

Schon vor 2019 sollen die Massnahmen neuer Bushof und Bahnhofplatz in Burgdorf sowie der Ausbau der Bahnhöfe Ramsei und Burgdorf Steinhof umgesetzt werden.

**MIV:** Im MIV ist die **Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle** die zentrale Massnahme. Sie ist in drei Teilprojekte aufgeteilt und ist Ergebnis einer umfangreichen Zweckmässigkeitsbeurteilung verschiedener Varianten. Die drei Teilprojekte betreffen die Abschnitte Ortsdurchfahrt Burgdorf (Sanierung), Oberburg (Umfahrung) und Hasle (Umfahrung). Alle drei Teilprojekte sind mit bedeutenden positiven Auswirkungen auf die Wirtschaft und Gesellschaft verbunden, während die Umwelt bei den beiden Umfahrungen leicht negativ tangiert wird.

- Das Teilprojekt Burgdorf ist Teil der A-Liste mit Realisierungsbeginn 2019–2022 und für den Infrastrukturfonds relevant. Es beinhaltet eine Kombination von Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt wie die Realisierung einer Bahnunterführung, den Umbau von Knoten

(Aus- und Neubau von Kreiseln), Busbevorzugungsmassnahmen oder den Ausbau der Velo- und Fussgängerinfrastruktur.

- Für die beiden Abschnitte Oberburg und Hasle sind Umfahrungen geplant. Die hohen Investitionskosten beim Abschnitt Oberburg (244 Mio. CHF) resultieren, weil der Ortskern entlang des BLS-Trassees in einem Tunnel umfahren wird. Die Umfahrung Oberburg hat Realisierungsbeginn im A-Horizont und ist für den Infrastrukturfonds relevant. Die Umfahrung Hasle ist hingegen nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar, da sie ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegt. Sie ist Teil der B-Liste mit Realisierungsbeginn 2023–2026. Bei der Umfahrung Hasle ist eine Unterquerung der Gleisanlagen nach der Bahnverzweigung Langnau/Thun bis zum Knoten „Riffershüseren“ geplant.

In der Periode **2019–2022** wird zudem die Sanierung der Ortsdurchfahrt Langnau (Gerbeplatz–Lindehole) mit einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis bewertet. Mit im Vergleich tiefen Investitionskosten (4 Mio. CHF) können spürbare positive Auswirkungen für die Wirtschaft und die Gesellschaft erzielt werden. Daneben sollen zahlreiche weitere Ortsdurchfahrten saniert werden. Es handelt sich dabei um kleinere Projekte, die für den Infrastrukturfonds nicht relevant sind.

**Abbildung 8-21: MIV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste EM)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-men-träger
EM	MIV-U-1-02	Verkehrssanierung BOH, Abschnitt Oberburg (Umfahrung)	244.0	7	7	-1	13	x	Kanton
EM	MIV-O-1-01	Verkehrssanierung BOH, Abschnitt Burgdorf (Ortsdurchfahrt)	57.0	5	3	3	11	x	Kanton
EM	MIV-O-3.08	Sanierung Ortsdurchfahrt Langnau, Gerbeplatz - Lindehole	4.0	2	3	0	5		Kanton
EM	MIV-O-3.02	Sanierung Ortsdurchfahrt Oeschberg, Koppigen	3.0						Kanton
EM	MIV-O-3.07	Sanierung Ortsdurchfahrt Langnau, Sägestrasse	2.5						Kanton
EM	MIV-O-3.09	Sanierung Ortsdurchfahrt Hueb, Krauchthal	2.5						Kanton
EM	MIV-O-3.01	Sanierung Ortsdurchfahrt Hindelbank	2.2						Kanton
EM	MIV-O-3.06	Sanierung Ortsdurchfahrt Sumiswald	2.0						Kanton
EM	MIV-O-3.18	Sanierung Ortsdurchfahrt Wynigen, Kappelerstr.	0.9						Kanton
EM	MIV-O-3.03	Umbau Ortsdurchfahrt Lauperswil	0.3						Kanton
EM	MIV-O-3.04	Sanierung Ortsdurchfahrt Schwanden	0.1						Kanton

Im Zeitraum zwischen **2023 und 2026** sollen neben der bereits erwähnten Umfahrung von Hasle im Rahmen der Verkehrssanierung BOH zwei Strassenabschnitte in Burgdorf und die Ortsdurchfahrt Affoltern i. E. saniert werden.

**Abbildung 8-22: MIV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste EM)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-men-träger
EM	MIV-U-1-03	Verkehrssanierung BOH, Abschnitt Hasle (Umfahrung)	120.0	6	8	-1	13		Kanton
EM	MIV-O-3.30	Verkehrssanierung Schloss - Spital, Burgdorf	4.8	3	5	0	8	x	Kanton
EM	MIV-O-3.29	Verkehrssanierung Kirchbergstrasse Bahnhof, Burgdorf	2.3	1	1	0	2	x	Kanton
EM	MIV-O-3.05	Sanierung Ortsdurchfahrt Affoltern i. E.	2.0						Kanton

Ab 2027 ist eine Vielzahl weiterer Sanierungen von Ortsdurchfahrten vorgesehen. Dabei fällt insbesondere die Sanierung Ortsdurchfahrt Koppigen auf, die eine hohe Priorität aufweist.

**LV:** Im RGSK EM sind viele Langsamverkehrs-Massnahmen vorgesehen, sowohl für den Zeitraum 2019–2022 (**A-Liste**) als auch für den Zeitraum 2023–2026 (**B-Liste**).

In der **A-Liste** sind **22 Massnahmen** enthalten, von denen fünf eine mittlere Priorität haben. Es handelt sich dabei um die Velomassnahme Steinibach–Grauenstein in Trubschachen, die neue Radverbindung Bickigen-Burgdorf, die Verbreiterung des Pleerwegs in Krauchthal, die Verbreiterung und den Umbau des Knotens Pleer in Burgdorf und die neue Einmündung Milchgässli in Lyssach. Ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis weist der kantonale Radweg entlang der Bahn in Oberburg-Hasle auf. Die restlichen Langsamverkehrs-Massnahmen in der A-Liste sind nicht bewertet worden. Sie liegen ausserhalb des Agglomerationsperimeters und weisen eher tiefe Investitionskosten auf.

**Abbildung 8-23: LV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste EM)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
EM	LV-N-3	Oberburg-Hasle, Kantonaler Radweg entlang der Bahn	4.5	0	6	3	9	x	Kanton
EM	LV-N-2.24	Trubschachen: Velomassnahmen Steinibach - Grauenstein	5.9	0	4	0	4		Kanton
EM	LV-N-1.16	Grafeschüre/Bickigen_Aggl: Neue Radverbindung Bickigen-Burgdorf	1.6	0	2	0	2	x	Kanton
EM	LV-N-2.57	Krauchthal: Verbreiterung Pleerweg	1.5	0	2	0	2		Kanton
EM	LV-N-1.10	Burgdorf: Verbreiterung und Umbau Knoten Pleer	1.4	0	2	0	2	x	Kanton
EM	LV-N-1.08	Lyssach: Neubau Einmündung Milchgässli	0.3	0	2	0	2	x	Kanton
EM	LV-N-2.10	Utzenstorf/Koppigen: Strassenausbau Utzenstorf - Koppigen	3.2						Kanton
EM	LV-N-2.21	Lützelflüh/Sumiswald: Neubau Radweg Grünenmatt - Sumiswald	2.5						Kanton
EM	LV-N-2.46	Afoltern/Rüegsau: Neubau Radstreifen Rinderbach - Afoltern i.E.	2.5						Kanton
EM	LV-N-2.13	Hasle: Neubau Radweg (Schulweg)	2.0						Kanton
EM	LV-N-2.07	Koppigen/Höchstetten: Radverbindung St.Niklaus - Höchstetten	1.9						Kanton
EM	LV-N-2.18	Utzenstorf: Sanierung Oberdorfstrasse	1.5						Kanton
EM	LV-N-2.23	Schangnau: Neubau Gehweg Rabenbrücke - Spitzmatte	1.3						Kanton
EM	LV-N-2.19	Kernenried/Lyssach: 1. Neubau Geh- und Radweg Rumiwald; 2. Verbreiterung Chappeli	1.2						Kanton
EM	LV-N-2.22	Lützelflüh: Verlängerung Radstreifen Ramsei	0.8						Kanton
EM	LV-N-2.14	Schangnau: Neubau Gehweg Waldhöhe bis Dorf Wald	0.6						Kanton
EM	LV-N-2.16	Koppigen: Sanierung Solothurnstrasse	0.6						Kanton
EM	LV-N-2.15	Utzenstorf/Koppigen: Sanierung Koppigenstrasse	0.6						Kanton
EM	LV-N-2.11	Lützelflüh: Umbau Knoten Waldhaus	0.5						Kanton
EM	LV-N-2.17	Röthenbach: Verbreiterung Feldmatt bis Öli	0.2						Kanton
EM	LV-N-2.25	Niederösch: Ausserorts: Weiterführung der Kernfahrbahn; Innerorts: Optische Einengung mit farbigem Band	0.1						Gemeinde
EM	LV-N-2.26	Schangnau: Veloführung über die alte Räbebrücke signalisieren							Gemeinde

In der **B-Liste** (Ausführungsbeginn 2023–2026) sind nochmals **8 Massnahmen** enthalten. Davon haben drei eine mittlere Priorität und sind auch relevant für den Infrastrukturfonds. Es handelt sich bis auf die Massnahmen in Burgdorf (die mehrere Teilprojekte enthält) und Oberburg um eher kleine Massnahmen.

**Abbildung 8-24: LV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste EM)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
EM	LV-N-1.13a	Burgdorf: Fuss- und Radwegverbindung Bahnhofunterführung Ost – Anschluss Quartier Ämmebrügg 'Ersatz heutige Personenunterführung Ost	8.1	0	4	0	4	x	Gemeinde
EM	LV-N-1.11	Oberburg: Sanierung Krauchthalstrasse	3.5	0	2	0	2	x	Kanton
EM	LV-N-1.12	Burgdorf: Anbindung Bahnhof Buechmatt an Industriequartier	2.0	0	2	0	2	x	Gemeinde
EM	LV-N-2.28	Rüegsau: Neubau Radstreifen Schachen - Rüegsau	1.5						Kanton
EM	LV-N-2.31	Sumiswald: Erweiterung der Verkehrsfläche, Steighilfe	1.5						Gemeinde
EM	LV-N-2.29	Hasle/Rüegsau: Brücke für den Langsamverkehr (Pylonbrücke) über die Emme	0.7						Gemeinde
EM	LV-N-2.30	Sumiswald: Teilstück von ca. 800 m teeren, Anschluss an Bernstrasse: Warteraum und Abbiegehilfe	0.5						Gemeinde
EM	LV-N-2.27	Rüderswil: Neubau Radstreifen Zollbrück	0.3						Kanton

Zusätzlich gibt es eine Vielzahl von kleineren Massnahmen mit Ausführungsbeginn **vor 2019** oder erst **nach 2027**. Insgesamt enthält somit das RGSK Emmental eine umfassende Planung zur Verbesserung der Infrastruktur für den Langsamverkehr.

**KM:** Es gibt **eine prioritäre Massnahme** mit Realisierungsbeginn zwischen **2019 und 2022**, nämlich die Erweiterung der Veloabstellanlage beim Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh. Die Massnahme verursacht Kosten von ca. 0.3 Mio. CHF und ist relevant für den Infrastrukturfonds. Schon vor 2019 sollen an weiteren Bahnhöfen die Veloabstellanlagen ausgebaut werden. In zahlreichen Gemeinden sollen zudem P+R-Anlagen realisiert oder ausgebaut werden (eine entsprechende Zeitplanung ist noch ausstehend).

**NM:** Das RGSK EM enthält keine neuen nachfrageorientierten Massnahmen.

## 8.2.5 RGSK Bern-Mittelland

### a) Prioritätensetzung Siedlung

Die folgenden Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Landschaft erscheinen in der A-Liste und sind aus Sicht des Kantons prioritär:

Nr.	Massnahme
S-2	Umsetzung Zielszenario Siedlungsentwicklung nach innen
S-3	Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte
S-4	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung
S-5	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
S-7	Siedlungsbegrenzung von regionaler Bedeutung
L-7	Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel

Aus kantonalen Sicht prioritäre Gebiete im Bereich Wohnen in der Region Bern-Mittelland:

Gebiet	Objektart	Region
Bern, Gaswerkareal	Umstrukturierungsgebiet	Bern-Mittelland
Stettlen, Bernapark	Umstrukturierungsgebiet	Bern-Mittelland
Muri, Lischenmoos	Umstrukturierungsgebiet	Bern-Mittelland
Köniz, Wabern, Morillongut	Wohnschwerpunkt	Bern-Mittelland
Bern, Brünnen	Wohnschwerpunkt	Bern-Mittelland
Worb, Bächumatt	Vorranggebiet SE Wohnen	Bern-Mittelland
Muri, Schürmatt	Vorranggebiet SE Wohnen	Bern-Mittelland

## b) Prioritätensetzung Verkehr

**ÖV:** In der **A-Liste** des RGSK BM erscheinen **zehn ÖV-Projekte:**

- Aus Kostensicht am bedeutendsten sind die Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt des Bahnhofs Bern (Bausteine 1, 3 und 4). Ziel der Massnahmen ist die Aufwertung des Bahnhofumfelds und der ÖV-Umsteigepunkte Bahnhofplatz und Hirschengraben, die Sicherung der Passantenströme von und zum Bahnhof und die Verbesserung der Veloerschliessung. Die Massnahme ist zur Realisierung des gesamten Nutzenpotenzials des ersten Ausbauschnitts des Bahnhofs Bern (mit den Publikumsanlagen SBB und dem neuen Tiefbahnhof RBS) absolut notwendig. Sie weist ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf und ist mit wesentlichen Verbesserungen für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt verbunden.

Der Baustein 2 der Verkehrsmassnahmen zum ersten Ausbauschnitt des Bahnhofs Bern betrifft die neue ergänzende Personenunterführung zwischen Zugang Bubenberg und Hirschengraben. Auch diese Massnahme wird positiv bewertet, erhält aber aufgrund der vergleichsweise hohen Kosten nur eine mittlere Priorität.

- Eine weitere zentrale Massnahme ist die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern bis zur neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern und die Bedienung von drei neuen Haltestellen. Dadurch kann als zusätzliche Massnahme der neue ÖV-Knotepunkt Kleinwabern realisiert werden (Infrastrukturfonds-relevant), der die S-Bahn sowie die Buslinie aus dem Gürbetal mit dem städtischen Feinverteiler (Tramlinie 9) verknüpft. Gleichzeitig kann entlang der Linie 9 Richtung Kleinwabern und im Umfeld der neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern (bei STEP 2030 angemeldet) die vorgesehene sehr bedeutende Siedlungsentwicklung nach innen verkehrlich verträglich aufgefangen werden. Entsprechend hat die Tramverlängerung positive Auswirkungen auf die Wirtschaft, auf die Gesellschaft und auf die Umwelt. Sowohl die Tramverlängerung Kleinwabern wie auch der ÖV-Knoten Kleinwabern sind prioritär und haben ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis.
- Die vierte prioritäre Massnahme sieht verschiedene Projekte im ÖV-Knoten Station Wabern vor, die positive Auswirkungen v. a. auf die Gesellschaft haben.

Des Weiteren gibt es in der A-Liste grosse Massnahmen, deren Finanzierung im Rahmen von STEP 2025 oder 2030 oder durch die Leistungsvereinbarung der BLS erfolgt. Kosten-

mässig sticht dabei die Entflechtung Holligen mit Kosten von 440 Mio. CHF hervor (STEP 2025 finanziert). Die Massnahme war bereits Bestandteil der Agglomerationsprogramme 1. und 2. Generation.

**Abbildung 8-25: ÖV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste BM)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-men-träger
BM	ÖV-FV-1-a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 1: Bausteine 1, 3 und 4	60.0	6	7	3	16	x	Gemeinde
BM	ÖV-Tram-1	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	64.0	7	4	4	15	x	Kanton
BM	ÖV-Reg-2	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern	11.0	4	4	1	9	x	Bund
BM	ÖV-Reg-11	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern	2.0	1	2	1	4	x	Gemeinde
BM	ÖV-Reg-4	Bern, ÖV-Knotenpunkt Wankdorf	78.1	3	5	1	9	x	Bund
BM	ÖV-FV-1-b	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 2: Baustein 2	33.0	2	4	0	6	x	Gemeinde
BM	ÖV-FV-2	Bern, Entflechtung Holligen	442.0						Bund
BM	ÖV-Reg-8-d	Mauss-Gümmenen, Doppelspurausbau Saaneviadukt	40.5						Bund
BM	ÖV-Reg-8-a	Jegenstorf-Grafenried, Doppelspurausbau	25.0						Bund
BM	ÖV-Reg-8-b	Bätterkinden - Büren zum Hof, Ausbau	20.0						Bund

In der **B-Liste** (Ausführungsbeginn 2023–2026) gibt es ebenfalls **zehn Projekte**. Davon sind die Realisierung einer zweiten Tramachse sowie je ein kleiner Teil der ÖV-Knotenpunkte Waldegg und Liebefeld für den Infrastrukturfonds relevant.

Das Projekt zur zweiten Tramachse ist abhängig vom Tram Bern - Ostermündigen und von den Erkenntnissen der Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler–Länggasse. Das heisst: Der Nutzen einer 2. Tramachse ist hoch, aber es besteht noch ein Abstimmungsbedarf mit anderen Projekten. Aus diesem Grund ist die Realisierung der 2. Tramachse erst im B-Horizont vorgesehen.

**Abbildung 8-26: ÖV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste BM)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-men-träger
BM	ÖV-Tram-2	Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)	106.2	3	5	1	9	x	Kanton
BM	ÖV-Reg-3	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld	8.0	4	4	1	9	x	Bund
BM	ÖV-Reg-6	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Waldegg	4.0	2	3	1	6	x	Bund
BM	ÖV-Reg-5	Jegenstorf, ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf	50.0	3	2	1	6		Bund
BM	ÖV-FV-3	Gümligen-Münsingen, 3. Gleis, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen	610.0						Bund
BM	ÖV-Reg-8-c	Köniz, Doppelspurausbau Liebefeld-Köniz	27.0						Bund
BM	ÖV-Reg-9	Bern, Wendegleis Brünnen	20.0						Bund
BM	ÖV-Reg-8-e	Muri, Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl-Gümligen	9.6						Bund
BM	ÖV-Reg-8-f	Muri, Doppelspurausbau Tram 6 Gümligen-Siloah	7.1						Bund
BM	ÖV-Reg-10_A	S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur 1. Priorität: Fraubrunnen	1.0						Bund

Die anderen Massnahmen sind oder könnten Teil von STEP 2030 oder 2035 sein. Die folgenden Massnahmen sind hervorzuheben:



- Köniz, ÖV-Knotenpunkt Waldegg: Die prioritäre Massnahme sieht eine neue S-Bahnhaltestelle Waldegg vor, um die Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und Feinverteiler zu optimieren und die Zugänglichkeit zum ÖV zu verbessern.
- Jegenstorf, ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf: Die Massnahme weist eine mittlere Priorität auf, wobei zurzeit noch zwei Varianten zur Diskussion stehen:
  - Variante 1: Neubau der Station Jegenstorf Mitte als Ersatz der vorhandenen Anlage
  - Variante 2: Am bestehenden Bahnhof Perronverlängerung in Richtung Norden (mit Fussgängerüberführung)
- 3. Gleis Gümligen–Münsingen inkl. Entflechtung Gümligen Süd und Wendegleis Münsingen: Diese 610 Mio. CHF teure Schlüsselmassnahme erhöht die Schienenkapazität für den nationalen Personen- und Güterverkehr auf der Lötschbergachse und ermöglicht gleichzeitig die überfällige Verbesserung des Angebots der S-Bahn Bern (15'-Takt Bern–Münsingen).

Bei den **ab 2027** zu ergreifenden Massnahmen ist besonders der 2. Ausbauschritt zu Zukunft Bahnhof Bern zu erwähnen, nämlich die seitliche Erweiterung des SBB-Hauptbahnhofs um vier zusätzliche Gleise. Nach Abschluss des Testplanungsverfahrens zur seitlichen Erweiterung des Normalspurbahnhofs im Jahr 2015 wird nun unter Federführung der SBB ein Referenzkonzept für die seitliche Erweiterung Bahnhof Bern erstellt. Weiter zu erwähnen ist der ÖV-Knotenpunkt Stettlen, der ab 2027 ausgebaut werden soll.

**MIV:** In der **A-Liste** des RGSK BM erscheinen **15 MIV-Projekte** (vgl. Abbildung 8-27). Davon sind neun Projekte relevant für den Infrastrukturfonds:

- Am besten bewertet werden
  - die Entlastungsstrasse Nord in Münsingen;
  - die Umgestaltung des Knotens Bahnhofstabelle Ittigen;
  - die Umgestaltung der Dorf- und Bahnhofstrasse in Belp;
  - die Erhöhung der Verträglichkeit und der Verkehrssicherheit Weissensteinstrasse (Knoten Schwarzenburgstrasse und Fischermättel bis Pestalozzistrasse) in Bern
  - die verträgliche Gestaltung der Ortsdurchfahrten in Oberdiessbach und Grosshöchstetten
- Ebenfalls von grosser Bedeutung ist die Korrektur Belpstrasse in Rubigen.
- Eine Vielzahl weiterer Massnahmen verbessert die Verträglichkeit des Strassennetzes resp. einzelner Ortsdurchfahrten.

Abbildung 8-27: MIV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste BM)

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
BM	MIV-E-4	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	18.7	7	4	-1	10	x	Gemeinde
BM	MIV-O-21	Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen	7.0	4	5	1	10	x	Gemeinde
BM	MIV-O-3	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	4.0	1	7	2	10		Kanton
BM	MIV-O-6b	Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse (Geisersatz)	6.0	4	3	0	7	x	Kanton
BM	MIV-O-6d	Bern, Weissensteinstrasse Knoten Schwarzenburgstrasse	1.5	1	2	1	4	x	Kanton
BM	MIV-O-12	Oberdiessbach, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	4.4	0	3	0	3		Kanton
BM	MIV-O-19	Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	1.0	1	2	0	3	x	Kanton
BM	MIV-K-5	Rubigen, Korrektur Belpstrasse	7.0	4	1	-1	4		Kanton
BM	MIV-O-18	Deisswil, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	3.0	2	2	1	5	x	Kanton
BM	MIV-O-17	Stettlen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	3.7	1	2	1	4	x	Kanton
BM	MIV-K-1	Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnier-, Könizstrasse	2.2	1	2	1	4	x	Kanton
BM	MIV-E-1	Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn - Steigerhubelstrasse	2.5	1	1	0	2		Kanton
BM	MIV-O-1	Bern, Helvetiaplatz	2.5	0	2	0	2		Gemeinde
BM	MIV-O-15	Biglen, verträgliche Gestaltung Sägestutz	2.2	0	1	0	1		Kanton
BM	MIV-O-4	Konolfingen, Umgestaltung Kreuzplatz	2.0	0	1	0	1	x	Kanton

In der **B-Liste** (Ausführungsbeginn 2023–2026) des RGSK BM erscheinen insgesamt **12 Projekte** (vgl. Abbildung 8-28). Davon sind neun Projekte relevant für den Infrastrukturfonds. Ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis weisen die Neukonzeption der Umfahrung Kehrsatz sowie die weiteren Massnahmen zur Erhöhung von Verträglichkeit und Sicherheit bei der Weissensteinstrasse in Bern auf. Diese Massnahmen sind entsprechend prioritär zu behandeln.

Abbildung 8-28: MIV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste BM)

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
BM	MIV-E-3	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	10.0	4	6	0	10	x	Kanton
BM	MIV-O-6a	Bern, Weissensteinstrasse TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli	4.0	4	3	0	7	x	Kanton
BM	MIV-O-6c	Bern, Weissensteinstrasse TP3+4 Pestalozzistrasse bis Kreisel Beaumont	4.0	4	3	0	7	x	Kanton
BM	MIV-O-20	Bern, Seftigenstrasse	30.0	3	3	0	6	x	Kanton
BM	MIV-K-3	Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz	5.7	2	4	-1	5	x	Kanton
BM	MIV-O-8	Konolfingen, verträgliche Gestaltung Burgdorfstrasse	5.0	0	3	0	3	x	Kanton
BM	MIV-S-1	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse	3.7	1	2	1	4	x	Kanton
BM	MIV-O-16	Köniz, verträgliche Gestaltung Wabersacker -/ Hessesstrasse	3.0	0	2	0	2	x	Gemeinde
BM	MIV-K-2	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	2.7	1	1	0	2	x	Kanton
BM	MIV-K-4	Belp, Optimierung Kreisel Linde/Bussspur + Dosierung	2.0	1	0	1	2		Kanton
BM	MIV-O-13	Walkringen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	1.7	0	1	0	1		Kanton
BM	MIV-K-6	Kiesen, Kapazitätssteigerung Kreisel Bern -/ Dorfstrasse	1.0	1	0	0	1		Kanton

Aber auch weitere Massnahmen zur verträglicheren Gestaltung der Ortsdurchfahrten in Bern und Konolfingen sind von hoher Priorität. Das gilt auch für die Anpassung und Sanierung des Kreisels Scheyenholz in Worb (dieser Kreisel schliesst direkt an die künftige Nationalstrasse an und ist daher voraussichtlich durch den Bund resp. das ASTRA zu finanzieren).

Für die Periode **ab 2027** sind eine Massnahme mit hoher Priorität und eine mit mittlerer Priorität hervorzuheben. Mit hoher Priorität wird die verträgliche Ortsgestaltung der Ortsdurchfahrt Toffen beurteilt. Eine mittlere Priorität hat die Umfahrung Südost in Belp. Die verträglich-

chere Gestaltung des Inselplatzes in Bern muss dagegen noch konkreter geplant werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist der Nutzen der Massnahme noch unklar, obwohl ein Massnahmenbedarf klar ausgewiesen ist.

**LV:** In der Zeitperiode 2019 bis 2022 (**A-Liste**) gibt es **13 Massnahmen** im RGSK BM. Dabei weisen fünf Projekte ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf, die alle für den Infrastrukturfonds relevant sind:

- Der neue durchgehende Radweg zwischen Kehrsatz und Köniz entlang der Bahngleise als Velo-Alternativroute zur Kantonsstrasse
- Die Velohaupttrouten Stadt Bern (Teil A-Massnahmen);
- Die verbesserten Fuss- und Veloverbindungen beim Bahnhof Münsingen.
- Zudem gibt es zahlreiche Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs auf Kantons- und Gemeindestrassen, die zusammen mit den betroffenen Gemeinden weiter konkretisiert werden müssen. Entsprechend ist vorgesehen, die unter LV-S-13 und LV-S-14 zusammengefassten Massnahmen je zu einem Drittel im A-, im B- und im C-Horizont zu realisieren.

Ebenfalls von höchster Priorität ist die neue Führung des Langsamverkehrs beim Knoten Bolligenstrasse–Schermenweg. Die Schliessung dieser Netzlücke wurde nicht bewertet, da es sich hier um ein Projekt des ASTRA handelt.

**Abbildung 8-29: LV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste BM)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitionskosten	Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzierbarkeit IF	Massnahmenträger
BM	LV-N-5	Köniz, Wabern, Kehrsatz Nord	4.6	0	6	3	9	x	Gemeinde
BM	LV-W-1-k-a	Bern, Velohaupttrouten Stadt Bern, A-Massnahmen	9.8	1	4	2	7	x	Gemeinde
BM	LV-S-13	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Kantonsstrassen	30.0	0	4	1	5	x	Kanton
BM	LV-S-14	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Gemeindestrassen	15.0	0	4	1	5	x	Gemeinde
BM	LV-N-11	Fuss- und Veloverbindungen Bahnhof Münsingen	3.8	1	2	1	4	x	Gemeinde
BM	LV-S-6	Moosedorf - Zollikofen, Bernstrasse - Zürichstrasse	2.5	0	1	2	3	x	Kanton
BM	LV-S-4	Ittigen - Zollikofen, Länggasse	2.0	0	1	2	3	x	Gemeinde
BM	LV-W-1-a	Jegenstorf - Fraubrunnen, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	2.0	0	1	2	3	x	Gemeinde
BM	LV-W-1-i	Köniz, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	0.3	0	1	2	3		Gemeinde
BM	LV-S-5	Gümmenen - Laupen, Velo- und Fussgängersicherheit	1.8	0	0	2	2	x	Kanton
BM	LV-N-3	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse - Schermenweg	20.0						Bund
BM	LV-N-10	Walkringen, Bigenthal	0.3						Gemeinde
BM	LV-W-2-a	Reduktion Widerstände an LSA	0.1						Kanton

Die **B-Liste** mit Ausführungsbeginn zwischen 2023 und 2026 weist **12 Projekte** auf. Drei Projekte weisen ein sehr hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf und sind mit höchster Priorität weiterzuverfolgen:

- Die LV-Verbindung Breitenrain–Länggasse
- Die Velohaupttrouten Stadt Bern (Teil B-Massnahmen);
- die LV-Verbindung Bahnhöheweg in Bern;
- die Verbindung Neuhausplatz–Liebefeldpark in Köniz.

Von mittlerer Priorität ist die Massnahme zur Erhöhung der Veloverkehrssicherheit in Rümli- gen–Riggisberg. Die neue LV-Brücke Erschliessung Wankdorf und der Bahnübergang BLS an der Morillonstrasse werden dagegen aufgrund ihrer hohen Kosten nur mit einer tiefen Priorität weiterverfolgt.

Schliesslich sind einige kleinere Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs zu erwähnen, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht bewertet wurde, die aber grundsätzlich prioritär realisiert werden sollen.

**Abbildung 8-30: LV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste BM)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
BM	LV-N-1	Bern, LV-Verbindung Breitenrain - Länggasse	18.0	2	6	3	11	x	Gemeinde
BM	LV-W-1-k-b	Bern, Velohaupttruten Stadt Bern, B-Massnahmen	11.8	1	4	2	7	x	Gemeinde
BM	LV-N-2	Bern, LV-Verbindung Bahnhofweg	5.0	1	4	1	6	x	Gemeinde
BM	LV-N-12	Verbindung Neuhausplatz - Liebefeldpark Köniz	1.8	1	2	1	4	x	Gemeinde
BM	LV-S-11	Rümli- gen - Riggisberg, Sicherheit des Veloverkehrs	5.0	0	3	0	3	x	Kanton
BM	LV-N-7	Bern, LV-Brücke Erschliessung Wankdorf	12.4	1	5	1	7	x	Kanton
BM	LV-S-1	Bern - Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	12.5	1	4	1	6	x	Gemeinde
BM	LV-S-7	Herrenschwanden - Uetligen, Sicherheit des Veloverkehrs	2.8	0	1	2	3	x	Kanton
BM	LV-S-8	Rubigen - Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs	2.0	0	1	2	3	x	Kanton
BM	LV-S-10	Münsingen - Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit	2.0	0	1	2	3	x	Kanton
BM	LV-S-12	Worb, Rubigenstrasse, Sicherheit des Veloverkehrs	1.5	0	1	2	3	x	Kanton
BM	LV-S-15	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Laufende Schwachstellenbehebung der RVNP		0	2	0	2		Gemeinde

Für die Periode **ab 2027** sind schon einige weitere LV-Massnahmen geplant. Hervorzuheben ist der weitere Ausbau der Velohaupttruten in der Stadt Bern (Teil C-Massnahmen).

**KM:** Das RGSK BM weist **drei Massnahmen** mit Ausführungsbeginn zwischen **2019 und 2022** auf, die alle Infrastrukturfonds-relevant sind.

**Abbildung 8-31: KM-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste BM)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
BM	KM-B-1	Diverse B+R-Anlagen	3.8	1	2	0	3	x	Gemeinde
BM	KM-B-2-a	Ostermundigen, Velostation Bahnhof	1.1	1	2	0	3	x	Gemeinde
BM	KM-B-2-b	Münsingen, Velostation Bahnhof	3.2	1	2	0	3	x	Gemeinde

Für die Periode zwischen 2023 und 2026 (**B-Liste**) sind **zwei Massnahmen** für Velostatio- nen aufgeführt. Kostenmässig auffallend ist der Ausbau des Angebots der Velostationen im Bahnhof Bern, dessen Kosten auf 33.6 Mio. CHF geschätzt werden. Die rund 5'000 Veloab- stellplätze, die im Einzugsgebiet des Bahnhofs Bern bereits bestehen oder in Planung sind, sollen bis 2030 annähernd verdoppelt werden. Hierfür sollen im B-Horizont Investitionen von

19.6 Mio. CHF und von 2027–2030 solche von 14 Mio. CHF getätigt werden (total 33.6 Mio. CHF).

**Abbildung 8-32: KM-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste BM)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-menträger
BM	KM-B-2-c	Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern	33.6	3	6	1	10	x	Gemeinde
BM	KM-B-2-d	Bern, Velostation S-Bahnhaltestellen Europaplatz	3.5	1	2	0	3	x	Gemeinde

**NM:** Im RGSK BM ist für die Kerngemeinden ein umfassendes Verkehrsmanagement geplant, das schrittweise umgesetzt werden soll. In der Periode **2019 bis 2022** betrifft dies das Verkehrsmanagement in der Stadt Bern und im Korridor Köniz–Bern Südwest.

**Abbildung 8-33: NM-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste BM)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-menträger
BM	NM-VM-1-a	Verkehrsmanagement Stadt Bern	11.0	6	6	3	15	x	Gemeinde
BM	NM-VM-1-e	Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest	4.0	6	4	4	14	x	Kanton

Im Horizont 2023 bis 2026 soll das Verkehrsmanagement in den Korridoren Muri - Bern Südost und Wabern - Bern Süd realisiert werden, während der Korridor Ostermundigen - Bern Ost ab 2027 umgesetzt werden soll.

**Abbildung 8-34: NM-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste BM)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-menträger
BM	NM-VM-1-c	Verkehrsmanagement Muri - Bern Südost	5.0	6	3	4	13	x	Kanton
BM	NM-VM-1-d	Verkehrsmanagement Wabern - Bern Süd	5.0	5	3	4	12	x	Kanton

## 8.2.6 RGSK Thun Oberland-West

### a) Prioritätensetzung Siedlung

Die folgenden Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Tourismus erscheinen in der A-Liste und sind aus Sicht des Kantons prioritär:

Nr.	Massnahme
S-3A	Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)
S-3B	Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Zentren)
S-5A	Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)
S-5B	Regionale Wohnschwerpunkte (Zentren)
S-6A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)
S-6B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Zentren)
S-7A	Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)
S-7B	Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum
S-8A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)
S-8B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (ländlicher Raum)
S-10	Wichtige Siedlungsbegrenzung und Siedlungsgürtel
S-14A	Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)
S-14B	Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)
S-15A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)
S-15B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)
S-16	Aufwertung von öffentlichen Räumen
L-4	Erholungsgebiete

Aus kantonaler Sicht prioritäre Gebiete im Bereich Wohnen in der Region Thun Oberland-West:

Gebiet	Objektart	Region
Thun, Bahnhof West / Güterbahnhof	Umstrukturierungsgebiet	Thun Oberland-West
Thun, Siegenthalergut	Vorranggebiet SE Wohnen	Thun Oberland-West

## b) Prioritätensetzung Verkehr

**ÖV:** In der **A-Liste** des RGSK TOW erscheinen **mehrere Projekte**. Davon werden die meisten im Rahmen von Leistungsvereinbarungen, STEP oder ZEB finanziert. Die kostenmässig grösseren Projekte sind:

- Uetendorf: Perronverlängerung, Doppelspurausbau Uetendorf–Uetenforf Allmend
- Därstetten: Perronanpassung, Umbau Kreuzungsstation, Option: Niveauübergang Kantonsstrasse aufheben
- Erlenbach: Perronanpassungen und Umbau Kreuzungsstation
- Boltigen: Perronanpassungen und Umbau Kreuzungsstation

**Abbildung 8-35: ÖV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste TOW)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitionskosten	Mitfinanzierbarkeit IF	Massnahmenträger
TOW	ÖV-Reg-8-a	Uetendorf, Perronverlängerung, Dopperspurausbau Uetendorf - Uetendorf Allmend	36.0		Bund
TOW	ÖV-Reg-9-f	Därstetten, Perronanp., Umbau Kreuzungsstat., Option: Niveauübergang Kantonsstr. aufheben	30.0		Bund
TOW	ÖV-Reg-9-e	Erlenbach, Perronanpassungen, Umbau Kreuzungsstation	11.5		Bund
TOW	ÖV-Reg-9-h	Boltigen, Perronanpassungen, Umbau Kreuzungsstation	10.0		Bund
TOW	ÖV-Reg-9-g	Oberwil, Perronanpassungen, Umbau Kreuzungsstation	8.5		Bund
TOW	ÖV-Reg-9-i	Weissenbach, Prüfung Aufhebung der Haltestelle, Bogenbegradigung, Kreuzungsgleis	8.0		Bund
TOW	ÖV-Str-3-e	Agglomeration, Zusätzliche Linienführung, -optimierung ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd	0.5	x	Kanton
TOW	ÖV-Reg-9-k	Grubenswald, Prüfung Aufhebung der Haltestelle	0.2		Bund
TOW	ÖV-Reg-9-m	Wimmis - Burgholz, Aufhebung Niveauübergang			Gemeinde

In der **B-Liste** sind **drei Massnahmen** enthalten, die alle durch den Bund getragen werden: Die Perronverlängerung in Seftigen wird über die Leistungsvereinbarung BLS und die neue Haltestelle Thun Nord (Kosten noch offen) im Rahmen des STEP-Ausbaus schrittweise 2030 finanziert.

**Abbildung 8-36: ÖV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste TOW)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitionskosten	Mitfinanzierbarkeit IF	Massnahmenträger
TOW	ÖV-Reg-8-b	Seftigen, Perronverlängerung	25.0		Bund
TOW	ÖV-Reg-3-f	Agglomeration, Neue S-Bahnanbindung ESP Thun Nord			Bund
TOW	ÖV-FV-6	ÖV-Anbindung Frutigen			

Zudem gibt es zahlreiche Massnahmen, deren Realisierungsbeginn vor 2019 liegt. Am wichtigsten und mit den grössten Kosten verbunden sind der Umbau des Bahnhofs in Zweisimmen inkl. Umspuranlage für die GoldenPass Line sowie die Perronverlängerung in Eifeld.

**MIV:** In der **A-Liste** (Ausführungsbeginn 2019–2022) des RGSK TOW erscheinen **12 Massnahmen**. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt in Steffisburg ist mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis und damit hoher Priorität bewertet worden. Eine mittlere Priorität werden der Sanierung der Ortsdurchfahrt in Latterbach und der Sanierung Heidewidli in Oberwil zugewiesen. Die Massnahme in Steffisburg ist relevant für den Infrastrukturfonds.

Daneben ist eine Vielzahl kleinerer Massnahmen zur Sanierung einzelner Strassenabschnitte vorgesehen, dies meistens auf dem Kantonsstrassennetz.

Abbildung 8-37: MIV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste TOW)

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
TOW	MIV-O-1.2-d	Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt, Oberdorfstrasse	1.0	1	2	1	4	x	Kanton
TOW	MIV-O-8-la	Latterbach, Sanierung Ortsdurchfahrt (Studie: E1-E5)	5.0	0	3	0	3		Kanton
TOW	MIV-O-8-le	Oberwil, Sanierung Heideweidli	4.0	0	3	0	3		Kanton
TOW	MIV-K-4-b	Agglomeration, Umgestaltung Ganderkreisel bis Utendorf Allmend	3.0						Bund
TOW	MIV-O-8-lf	Oberwil, Sanierung Kurve Steini	2.5						Kanton
TOW	MIV-O-9-c	Reichenbach, Engpassbeseitigung	2.3						Kanton
TOW	MIV-O-8-ld	Därstetten/Reichenbach, Sanierung Ortsdurchfahrt	2.0						Kanton
TOW	MIV-S-8-Ah	Oberlangenegg, Erneuerung und Korrektur Chrützweg - Süderen	1.8						Kanton
TOW	MIV-O-8-lh	Zweisimmen, Gestaltung Ortseingang mit Abweiger	1.0						Kanton
TOW	MIV-O-9-e	Adelboden, Sanierung Strasse Mineralquelle - Ende KS	1.0						Kanton
TOW	MIV-E-13-c	Thun, Anschluss Ringstrasse Ost - Allmendstrasse	0.9					x	Gemeinde
TOW	MIV-U-9-b	Frutigen, Umfahrung (Vorprojekt)	0.6						Kanton

Weitere prioritäre Massnahmen für das RGSK Thun Oberland-West gibt es in der Periode zwischen **2023 und 2026**. Die Fahrbahnverbreiterung auf der Pfaffenriedbrücke in Oberwil und die Sanierung Garvenkurve in Boltigen weisen Investitionskosten um 4 Mio. CHF auf und werden hauptsächlich durch den Kanton finanziert. Bei den beiden Gestaltungsmassnahmen in Thun handelt es sich um kleinere Massnahmen, die durch die Gemeinde getragen werden. Bei zwei Massnahmen wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis als mittel beurteilt. Es handelt sich dabei um die Lüsslispange in Thun und den Ausbau Simmenweidli in Oberwil.

Abbildung 8-38: MIV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste TOW)

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
TOW	MIV-O-8-Ad	Oberwil, Pfaffenriedbrücke: Gehweg, Fahrbahnverbreiterung, ausserorts	4.4	0	3	0	3		Kanton
TOW	MIV-O-8-Ae	Boltigen Sanierung Garvenkurve, ausserorts	4.0	0	3	0	3		Kanton
TOW	MIV-O-12-e	Thun, Gestaltung Quartierachse Kasernenstrasse	0.8	0	2	1	3	x	Gemeinde
TOW	MIV-O-12-d	Thun, Umgestaltung Eigerplatz	0.5	0	0	1	1	x	Gemeinde
TOW	MIV-E-15-a	Thun, Lüsslispange, Neue Verbindung Pfandernstrasse - Weststrasse	9.5	2	2	1	5	x	Gemeinde
TOW	MIV-O-8-Ac	Oberwil: Ausbau Simmenweidli, ausserorts	4.0	0	3	0	3		Kanton
TOW	MIV-O-8-Ab	Oberwil, Fahrbahnverbreiterung, ausserorts	3.5						Kanton
TOW	MIV-O-8-Ag	Zweisimmen, Stegacher/Galgenbühl, Vergrösserung Kurvenradien, ausserorts	3.0						Kanton
TOW	MIV-O-15-c	Thun, Umgestaltung Pfandernstrasse	2.5					x	Gemeinde
TOW	MIV-O-15-b	Thun, Umgestaltung Buchholzstrasse	0.2					x	Gemeinde
TOW	MIV-U-6	Neue Aarequerung Thun Süd							Kanton

Von den **Massnahmen vor 2019** fällt mit Investitionskosten im Umfang von 145 Mio. CHF insbesondere der Bypass Thun Nord auf. Es handelt sich dabei um eine Verlängerung der Kantonsstrasse bis zur Stockhornstrasse sowie um eine neue Strasse und neue Brücke vom Autobahnzubringer bis zur Allmendstrasse. Weiter ist die Umgestaltung Ortsdurchfahrt in Seftigen sowie die Sanierung des Kreisels Spiezmoos–Autobahnanschluss in Spiez hervorzuheben, die mit einer hohen Priorität beurteilt werden.



**LV:** Das RGSK TOW weist in der **A-Liste** (Ausführungsbeginn 2019–2022) **einige eher kleine Massnahmen** auf. Die regionale Verbindung von der kleinen Allmend nach Schwäbis in Thun weist eine hohe Priorität auf, ebenso der LV-Übergang Weststrasse in Thun. Beide sind Infrastrukturfonds-relevant. Dies gilt auch für den Uferweg Hünibach in Hilterfingen.

Zudem gibt es für die Periode 2019 bis 2022 zwischen Zwieselberg–Reutigen und zwischen Därstetten und Erlenbach resp. Weissenburg und Ringoldingen Massnahmen, die auf einen Handlungsbedarf hinsichtlich Sicherheit hinweisen, aber zurzeit noch wenig konkretisiert sind.

**Abbildung 8-39: LV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste TOW)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-menträger
TOW	LV-N-2-h	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis	2.5	1	3	1	5	x	Gemeinde
TOW	LV-N-2-i	Thun, LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM)	0.2	0	1	0	1	x	Gemeinde
TOW	LV-S-3-p	zwischen Zwieselberg-Reutigen	0.4						Kanton
TOW	LV-N-2-b	Hilterfingen, Uferweg Hünibach	0.9					x	Gemeinde
TOW	LV-S-3-d	zwischen Därstetten und Erlenbach ausserorts							Kanton
TOW	LV-S-3-e	zwischen Weissenburg und Därstetten ausserorts							Kanton
TOW	LV-S-3-m	zwischen Ringoldingen und Bahnhof Därstetten							Kanton

In der B-Liste mit Ausführungsbeginn zwischen **2023 und 2026** ist die LV-Anbindung regionales Netz im Umfeld des neuen Gebietes Lüssli enthalten. Das Projekt ist Infrastrukturfonds-relevant. Eine weitere Massnahme zwischen Gstaad und Saanen zeigt einen Handlungsbedarf auf, ist aber noch nicht konkret genug, um bewertet zu werden.

Zahlreiche mehrheitlich kleine Projekte haben Ausführungsbeginn vor 2019.

**KM:** Im RGSK TOW gibt es **zwei prioritäre Massnahmen** mit Ausführungsbeginn zwischen **2019 und 2022**: Es betrifft dies das Mobilitätsmanagement in der Agglomeration Thun sowie den Ausbau von P+R inkl. PP-Bewirtschaftung in der Agglomeration Thun (bzw. Seftigen und Oberhofen). Zudem wird bei vielen KM-Massnahmen schon vor 2019 mit der Realisierung begonnen.

**Abbildung 8-40: KM-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste TOW)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier-barkeit IF	Massnah-menträger
TOW	KM-W-1	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun	2.0	1	2	0	3		Gemeinde
TOW	KM-P-3	Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung): Agglomeration Thun	0.9	1	0	0	1	x	Gemeinde

**NM:** Eine Vielzahl von nachfrageorientierten Massnahmen ist vor 2019 geplant. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Massnahmen des Verkehrsmanagements an einzelnen Strassenabschnitten sowie die „grossräumige Verkehrslenkung“ in der Region Thun.

**Abbildung 8-41: NM-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste TOW)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
TOW	NM-VM-1-e	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und Seestrasse	3.5	3	0	2	5	x	Kanton

In der **A-Liste** ist die **prioritäre Massnahme** Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und Seestrasse enthalten, die Infrastrukturfonds-relevant ist. In der Periode zwischen **2023 und 2026** ist dann das Verkehrsmanagement Thunstrasse und Goldwilstrasse vorgesehen.

### 8.2.7 RGSK Oberland-Ost

#### a) Prioritätensetzung Siedlung

Die folgenden Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Tourismus erscheinen in der A-Liste und sind aus Sicht des Kantons prioritär:

Nr.	Massnahme
S-2	Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte
S-3	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten
S-4	Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel von überörtlicher Bedeutung
S-6	Innere Verdichtung
T-1	Resort-Projekte
T-5	Intensiverholungsgebiete
T-6	Erholungsgebiete
T-7	Ausflugstationen und Ausflugsziele
T-8	Touristische Transportanlagen

Aus kantonaler Sicht prioritäre Gebiete im Bereich Wohnen in der Region Oberland-Ost: keine.

#### b) Prioritätensetzung Verkehr

**ÖV:** In der **A-Liste** des RGSK Oberland-Ost gibt es **eine Massnahme**. Dabei handelt es sich um den Ausbau der Kreuzungsmöglichkeiten beim Bahnhof Leissigen in Interlaken. Es handelt sich dabei um eine der Voraussetzungen, damit die IC langfristig wieder alternierend ab Interlaken Ost als Direktverbindung nach Basel und Zürich verkehren können. Die Massnahme mit Investitionskosten von 40 Mio. CHF wird im Rahmen von ZEB durch den Bund getragen. In der Periode 2023 bis 2026 (**B-Liste**) ist die Massnahme für eine neue zweigleisige

Haltestelle Flugplatz in Wilderswil enthalten. Die zweigleisige Haltestelle ist erforderlich, damit ein 15-Minuten-Takt in Lastrichtung angeboten werden könnte.

Zudem gibt es mehrere Massnahmen vor 2019, die eine Optimierung des Angebots im regionalen Schienenverkehr vorsehen, z. B. Grindelwald, BOB-Haltestelle Rothenegg. Für den Zeitpunkt nach 2027 ist zurzeit die Massnahme „Doppelspurstrecke Zweilütschinen–Lütschental“ als Konsequenz des 15-Minuten-Takts beim Flugplatz Wilderswil geplant.

**MIV:** In der Periode 2019–2022 (**A-Liste**) sind **sieben Massnahmen** enthalten. Mit Abstand am Wichtigsten ist die Massnahme Umfahrung Wilderswil, die vom Kanton mit einem mittleren Nutzen-Kosten-Verhältnis bewertet wird. Bei der Massnahme Sanierung Strasse/Schiene Burglauenen geht es um die Verbesserung der Sicherheit und des Verkehrsflusses. Die anderen Massnahmen wurden aufgrund der tiefen Investitionskosten nicht bewertet.

**Abbildung 8-42: MIV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste OO)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
OO	MIV-U-1-1	Wilderswil, Umfahrung Wilderswil (Strassenplan)	80.0	6	4	1	11		Kanton
OO	MIV-S-1-3	Grindelwald, Sanierung Strasse/Schiene Burglauenen	4.2						Bund
OO	MIV-O-1-7	Brienz, Erneuerung und Sanierung Ortsdurchfahrt Brienz	3.7						Kanton
OO	MIV-O-1-4	Lauterbrunnen, Ausbau Ortsdurchfahrt EWL – Hotel Staubbach	1.0						Kanton
OO	MIV-O-1-5	Lauterbrunnen, Sanierung Ortseingang	0.8						Kanton
OO	MIV-S-1-2	Hasliberg, Korrektion Kurve Schlupf	0.5						Kanton
OO	MIV-S-1-4	Leissigen, Optimierung Abzweigung Krattigstrasse	0.5						Kanton

Bei den **sechs Massnahmen** mit Ausführungsbeginn zwischen **2023 und 2026** weist die vorgesehene Sanierung Lindenallee in Interlaken ein mittleres Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Die anderen Massnahmen haben Investitionskosten deutlich unter 4 Mio. CHF und wurden deshalb nicht bewertet. Bei allen Massnahmen handelt es sich um Kantonsprojekte.

**Abbildung 8-43: MIV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2023–2026 (B-Liste OO)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzier- barkeit IF	Massnah- menträger
OO	MIV-O-1-2	Interlaken, Sanierung Lindenallee	4.0	0	4	1	5		Kanton
OO	MIV-O-1-10	Innertkirchen, Verkehrssanierung Ortsdurchfahrt Gadmen	2.0						Kanton
OO	MIV-O-1-1	Interlaken, Umbau Knoten Heimwehfluh	1.5						Kanton
OO	MIV-S-1-5	Gündlischwand, Umbau Verzweigung Zweilütschinen	0.7						Kanton
OO	MIV-O-1-6	Schattenhalb, Sanierung Ortsdurchfahrt Willigen	0.6						Kanton
OO	MIV-O-1-9	Beatenberg, Sanierung Strasse Beatushöhle	0.5						Kanton

Von den Massnahmen mit **Realisierungsbeginn vor 2019** ist insbesondere der Direktanschluss der Gewerbezone beim Flugplatz Interlaken mit Kosten im Umfang von 12.5 Mio. CHF relevant.

**LV:** Im RGSK OO haben **zwei Massnahmen** einen Realisierungsbeginn zwischen 2019 und 2022 (**A-Liste**). Die beiden Massnahmen wurden aufgrund der tiefen Investitionskosten nicht bewertet. In der Periode vor 2019 ist der prioritäre Ausbau des Radstreifens zwischen Willigen und Chirchet enthalten. Träger dieser Massnahme ist der Kanton.

**Abbildung 8-44: LV-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste OO)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitionskosten	Mitfinanzierbarkeit IF	Massnahmenträger
OO	LV-A-1-16	Hasliberg, Ausbau Haslibergstrasse Wysstanne – Twing	1.6		Kanton
OO	LV-A-1-15	Hasliberg, Ausbau Haslibergstrasse Goldern – Lehn	1.5		Kanton

In der **B-Liste** (Ausführungsbeginn 2023–2026) ist keine Massnahme vorhanden.

**KM:** Die **A-Liste** (Ausführungsbeginn 2019–2022) weist für das RGSK OO **zwei Massnahmen** auf mit Kosten von 3.5 resp. 0.1 Mio. CHF. Weiter gibt es eine Reihe von prioritären B+R-Massnahmen mit Realisierungsbeginn vor 2019. Das P+R auf dem Flugplatz Interlaken steht im Zusammenhang mit der neuen Haltestelle und der V-Bahn bzw. der Haltestelle Rot-henegg.

**Abbildung 8-45: KM-Projekte mit Ausführungsbeginn 2019–2022 (A-Liste OO)**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitionskosten	Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total	Mitfinanzierbarkeit IF	Massnahmenträger
OO	KM-P-1-1	Matten, Wilderswil, Lüschnentäler, Erstellung einer P+R-Anlage im Bereich der neuen Haltestelle Flugplatz	3.5	1	1	0	2		Gemeinde
OO	KM-P-1-2	Innertkirchen, Zweckmässigkeitsprüfung von P+R-Plätzen bei Station Innertkirchen Post	0.1	1	1	0	2		Gemeinde

**NM:** Im RGSK OO sind nachfrageorientierte Massnahmen zum Thema Parkplatzbewirtschaftung aufgeführt (z. B. Gesamtbetrachtung Parkplatzsituation Lauterbrunnental oder beim Freilichtmuseum Ballenberg), von denen aber weder der geplante Ausführungsbeginn noch die Investitionskosten bekannt sind.

## 8.3 Zusammenzug der prioritären Massnahmen

In diesem Kapitel werden die prioritären Massnahmen für den gesamten Kanton Bern zusammengefasst.

### 8.3.1 Siedlung

Die folgenden Siedlungsplanerischen Massnahmen sind aus kantonaler Sicht prioritär:

**Abbildung 8-46: Liste der prioritären Siedlungsmassnahmen**

RGSK	Nr.	Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte
OO	S-2	Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte
TOW	S-5A	Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)
TOW	S-5B	Regionale Wohnschwerpunkte (Zentren)
TOW	S-7A	Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)
TOW	S-7B	Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum
BM	S-3	Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte
OA	S-2/S-3	Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte
JB	S-2	Secteurs d'habitat dans la zone à bâtir existante représentant un intérêt cantonal ou régional
JB	S-3	Secteurs d'activités dans la zone à bâtir existante représentant un intérêt cantonal ou régional
BBS	A-2	Regionale Wohnschwerpunkte
BBS	A-3	Kantonale ESP Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale ESP

RGSK	Nr.	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
OO	S-6	Innere Verdichtung
TOW	S-3A	Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)
TOW	S-3B	Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Zentren)
BM	S-5	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
EM	S-1	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
OA	S-6	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten
JB	S-6	Secteurs à réhabiliter ou à densifier via une planification d'ensemble
BBS	A-8	Verdichtung des Siedlungsgebietes

RGSK	Nr.	Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen
TOW	S-16	Aufwertung von öffentlichen Räumen
BM	S-2	Umsetzung Zielszenario Siedlungsentwicklung nach innen
BM	L-7	Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel
OA	S-9	Siedlungsentwicklung nach innen in ländlichen Siedlungen
JB	S-8	Mise en valeur et renouvellement des quartiers
JB	S-9	Densification du milieu bâti & réhabilitation des bâtiments à vocation agricole
JB	S-10	Urbanisation vers l'Intérieur
JB	L-1	Limites régionales à l'urbanisation sans marges de manoeuvre
JB	L-2	Limites régionales à l'urbanisation avec marges de manoeuvre (non contraignantes)
BBS	A-7	Aufwertung und Erneuerung der Quartiere

RGSK	Nr.	Siedlungsbegrenzung und -trenngürtel
OO	S-4	Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel von überörtlicher Bedeutung
TOW	S-10	Wichtige Siedlungsbegrenzung und Siedlungsgürtel
BM	S-7	Siedlungsbegrenzung von regionaler Bedeutung
BM	L-7	Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel
EM	L-1	Landschaftsschutz und Siedlungsbegrenzung
OA	L-1/L-3	Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel von überregionaler Bedeutung
JB	L-1	Limites régionales à l'urbanisation sans marges de manoeuvre
JB	L-2	Limites régionales à l'urbanisation avec marges de manoeuvre (non contraignantes)
BBS	A-9	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung

RGSK	Nr.	Vorranggebiete Siedlungserweiterung
OO	S-3	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten
TOW	S-6A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)
TOW	S-6B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Zentren)
TOW	S-8A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)
TOW	S-8B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (ländlicher Raum)
BM	S-4	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung
EM	S-3	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten
OA	S-4/S-5	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung
JB	S-4	Secteurs prioritaires pour le développement urbain futur destinée à l'habitat ou aux activités
BBS	A-4	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten

RGSK	Nr.	Räumliche touristische Entwicklungskonzepte
OO	T-1	Resort-Projekte
OO	T-5	Intensiverholungsgebiete
OO	T-6	Erholungsgebiete
OO	T-7	Ausflugsstationen und Ausflugsziele
OO	T-8	Touristische Transportanlagen
TOW	S-14A	Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)
TOW	S-14B	Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)
TOW	S-15A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)
TOW	S-15B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)
TOW	S-16	Aufwertung von öffentlichen Räumen
TOW	L-4	Erholungsgebiete

Bei den prioritären Gebieten im Bereich Wohnen handelt es sich um die folgenden:

**Abbildung 8-47: Liste der kantonal prioritären Gebiete im Bereich Wohnen**

Gebiet	Objektart	Region
Stettlen, Bernapark	Umstrukturierungsgebiet	Bern-Mittelland
Bern, Gaswerkareal	Umstrukturierungsgebiet	Bern-Mittelland
Muri, Lischenmoos	Umstrukturierungsgebiet	Bern-Mittelland
Moutier, Gare Sud/Nord	Umstrukturierungsgebiet	Jura bernois
Langenthal, Porzi-Areal	Umstrukturierungsgebiet	Oberaargau
Thun, Güterbahnhof	Umstrukturierungsgebiet	Thun Oberland-West
Bern, Brünnen	Wohnschwerpunkt	Bern-Mittelland
Köniz, Wabern, Morillongut	Wohnschwerpunkt	Bern-Mittelland
Valbirse, Espace-Birse	Wohnschwerpunkt	Jura bernois
Burgdorf, Neumatt	Wohnschwerpunkt	Emmental
Langenthal, Hopferenfeld	Wohnschwerpunkt	Oberaargau
Biel, Sägefild	Wohnschwerpunkt	Biel/Bienne-Seeland
Worb, Bächumatt	Vorranggebiet SE Wohnen	Bern-Mittelland
Muri, Schürmatt	Vorranggebiet SE Wohnen	Bern-Mittelland
Thun, Siegenthalergut	Vorranggebiet SE Wohnen	Thun Oberland-West

### 8.3.2 Verkehr

Die prioritären Massnahmen werden wie folgt zusammengefasst.

- Nach den Massnahmentypen: ÖV, MIV, Langsamverkehr, kombinierte Mobilität und nachfrageorientierte Massnahmen
- Nach den Zeiträumen 2019–2022 (A-Liste) und 2023–2026 (B-Liste)
- Nach dem Kriterium der Infrastrukturfonds-Relevanz

Nicht ausgewiesen werden (abgesehen von wenigen Ausnahmen) Massnahmen mit Kosten von unter 4 Mio. CHF. Hingegen sind Massnahmen aufgeführt, deren Kosten noch nicht bekannt sind aber voraussichtlich über 4 Mio. CHF zu liegen kommen. Massnahmen, die schon in den RGSK 1. Generation enthalten waren und entsprechend im Synthesebericht 2012 bewertet wurden, werden in den folgenden Listen zwar aufgeführt, wurden aber in der Regel nicht noch einmal (neu) bewertet.

a) **Prioritäre Massnahmen im ÖV****Abbildung 8-48: A-Liste der ÖV-Massnahmen mit Infrastrukturfonds-Relevanz**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen-Kosten-Verhältnis
BM	ÖV-FV-1-a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 1: Bausteine 1, 3 und 4	60.0	6	7	3	16	hoch
BM	ÖV-Tram-1	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	64.0	7	4	4	15	hoch
BM	ÖV-Reg-2	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern	11.0	4	4	1	9	hoch
BBS	ÖV-Str-2 B 5.04	Busbevorzugung Agglo Biel (Massnahmenpaket A 2019 – 2022)	4.0	4	1	2	7	hoch
BBS	ÖV-Str-2 B 5.03	Busbevorzugung Lyss (A-Massnahme 2019 – 2022)	1.1	1	0	1	2	hoch
BM	ÖV-Reg-4	Bern, ÖV-Knotenpunkt Wankdorf	78.1	3	5	1	9	mittel
BM	ÖV-FV-1-b	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 2: Baustein 2	33.0	2	4	0	6	mittel

Im Vergleich zum Synthesebericht 2012 über die RGSK der 1. Generation ist die Anzahl ÖV-Massnahmen in der A-Liste deutlich gesunken. Der wichtigste Grund hierfür ist das Ja der Schweizer Stimmbevölkerung zu FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) am 9. Februar 2014. Die damit verbundenen Erlasse sind per 1. Januar 2016 in Kraft getreten. Seitdem erfolgt die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ausschliesslich über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und liegt somit in der Zuständigkeit des Bundes. Entsprechend sind in der A-Liste mit Infrastrukturfonds-Relevanz keine Massnahmen zur Eisenbahninfrastruktur mehr enthalten. Eine Ausnahme bilden die aufgeführten ÖV-Knotenpunkte. Diese werden grossmehrheitlich über STEP 2030 oder die Leistungsvereinbarungen der Bahnen finanziert, weisen aber in kleineren Teilen auch Infrastrukturfonds-Relevanz auf und sind deshalb in obiger Tabelle aufgeführt.

Zwei Massnahmen dominieren die Liste. Es sind dies:

- Die Verkehrsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Bern betreffen vor allem die Anbindung der Passagierströme beim neuen Bahnhofzugang Bubenberg. Es ist dies ein unverzichtbarer Bestandteil des ersten Ausbauschrittes von Zukunft Bahnhof Bern ZBB, denn nur so können der neue Tiefbahnhof RBS und die neuen Publikumsanlagen SBB ihre volle Wirkung entfalten. Diese Anpassungen am Verkehrsregime im Umfeld des Bahnhofs sind aufgrund der Passagierströme für die Funktionsfähigkeit unerlässlich.
- Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern. Die Realisierung der Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern ist dringend notwendig, damit die vorgesehene sehr bedeutende Siedlungsentwicklung nach innen im Perimeter dieser Tramverlängerung verkehrlich verträglich aufgefangen werden kann.



**Abbildung 8-49: A-Liste der ÖV-Massnahmen ohne Infrastrukturfonds-Relevanz**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen-Kosten-Verhältnis	Finanzierung
BM	ÖV-FV-2	Bern, Entflechtung Holligen	442.0						STEP 2025
BBS	ÖV-Reg-1.4	SBB-Doppelspur Ligerz	390.0						BIF
EM	ÖV-Reg-2-03	Wendemöglichkeit Bätterkinden Nord, Doppelspur und Ausbau Bahnhof Bätterkinden	45.0						STEP 2025
BM	ÖV-Reg-8-d	Mauss-Gümmenen, Doppelspurausbau Saaneviadukt	40.5						LV BLS,
OO	ÖV-FV-1-1	Interlaken - Leissigen, Ausbau Leissigen (Alternative zum Tunnel Därligen)	40.0						ZEB
TOW	ÖV-Reg-8-a	Uetendorf, Perronverlängerung, Doppelspurausbau Uetendorf - Uetendorf Allmend	36.0						ZEB
TOW	ÖV-Reg-9-f	Därstetten, Perronanp., Umbau Kreuzungsstat., Option: Niveauübergang Kantonsstr. aufheben	30.0						LV BLS
EM	ÖV-Reg-2.02	Umbau Bahnhof: Kirchberg-Alchenflüh	26.0						LV BLS
BM	ÖV-Reg-8-a	Jegenstorf-Grafenried, Doppelspurausbau	25.0						STEP 2025
BM	ÖV-Reg-8-b	Bätterkinden - Büren zum Hof, Ausbau	20.0						STEP 2025
TOW	ÖV-Reg-9-e	Erlenbach, Perronanpassungen, Umbau Kreuzungsstation	11.5						LV BLS
TOW	ÖV-Reg-9-h	Boltigen, Perronanpassungen, Umbau Kreuzungsstation	10.0						LV BLS
TOW	ÖV-Reg-9-g	Oberwil, Perronanpassungen, Umbau Kreuzungsstation	8.5						LV BLS
TOW	ÖV-Reg-9-i	Weissenbach, Prüfung Aufhebung der Haltestelle, Bogenbegradigung, Kreuzungsgleis	8.0						LV BLS
TOW	ÖV-Reg-9-m	Wimmis - Burgholz, Aufhebung Niveauübergang							LV BLS

Aus demselben oben erwähnten Grund hat die Anzahl ÖV-Massnahmen ohne Infrastrukturfonds-Relevanz dagegen stark zugenommen. Dies betrifft in erster Linie Projekte, die durch den Bund im Rahmen der STEP-Ausbau Schritte 2025 und 2030 zu finanzieren sind. Dazu gehören Massnahmen zum Ausbau der Zufahrtsachsen zum Bahnhof Bern (Entflechtung in Holligen), die SBB-Doppelspur Ligerz und der Ausbau der Kreuzungsstelle Leissigen. Im regionalen Schienenverkehr sind an mehreren Stellen Kapazitätserhöhungen durch den Bau neuer Doppelspurabschnitte vorgesehen. Die Haltestelleninfrastruktur im Simmental wird modernisiert.

**Abbildung 8-50: B-Liste der ÖV-Massnahmen mit Infrastrukturfonds-Relevanz**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen-Kosten-Verhältnis
BM	ÖV-Tram-2	Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)	106.2	3	5	1	9	hoch
BM	ÖV-Reg-3	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld	8.0	4	4	1	9	hoch
BM	ÖV-Reg-6	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Waldegg	4.0	2	3	1	6	hoch
OA	ÖV-Str 1.1	Langenthal: Aarwangenstrasse, Priorisierung Bus	4.0	3	1	2	6	hoch

Im B-Horizont sticht die „2. Tramachse“ in der Stadt Bern hervor. Der Nutzen dieses Projekts für die Tramnetzentwicklung im Zentrum Stadt Bern ist unbestritten (und wurde bereits im Synthesebericht 2012 bewertet). Es besteht aber ein Zusammenhang zum Tram Bern - Ostermundigen und zu den Ergebnissen der Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler - Länggasse zur zukünftigen Ausgestaltung der Linien 12 und 20. Entsprechend verbleibt diese Massnahme weiterhin im B-Horizont. Wie schon bei der A-Liste werden die aufgeführten ÖV-Knotenpunkte grossmehrheitlich über STEP 2030 oder die Leistungsvereinbarungen der Bahnen finanziert, weisen aber in kleineren Teilen auch Infrastrukturfonds-Relevanz auf und sind deshalb in obiger Tabelle aufgeführt.

**Abbildung 8-51: B-Liste der ÖV-Massnahmen ohne Infrastrukturfonds-Relevanz**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen-Kosten-Verhältnis	Finanzierung
BM	ÖV-Reg-5	Jegenstorf, ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf	50.0	3	2	1	6	mittel	LV 17-20 resp. 21-24
BM	ÖV-FV-3	Gümligen-Münsingen, 3. Gleis, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen	610.0						STEP 2025
BM	ÖV-Reg-8-c	Köniz, Doppelspurausbau Liebefeld-Köniz	27.0						STEP 2030
TOW	ÖV-Reg-8-b	Seftigen, Perronverlängerung	25.0						LV BLS > 17
BM	ÖV-Reg-9	Bern, Wendegleis Brünnen	20.0						STEP 2025
OO	ÖV-Reg-1-1	Wilderswil, Neue zweigleisige Haltestelle Flugplatz	10.2						STEP 2030
BM	ÖV-Reg-8-e	Muri, Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl-Gümligen	9.6						STEP 2030 (in
BM	ÖV-Reg-8-f	Muri, Doppelspurausbau Tram 6 Gümligen-Siloah	7.1						STEP 2030 (in
BBS	ÖV-Reg 2.1	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI							STEP 2030
TOW	ÖV-Reg-3-f	Agglomeration, Neue S-Bahnanbindung ESP Thun Nord							STEP 2030
TOW	ÖV-FV-6	ÖV-Anbindung Frutigen							STEP 2030

Bei der B-Liste der ÖV-Massnahmen ohne Infrastrukturfonds-Relevanz ist das 3. Gleis zwischen Gümligen und Münsingen die mit Abstand teuerste Massnahme. Sie ermöglicht nicht nur eine Kapazitätserhöhung für den Fern- und Güterverkehr auf der Lötschbergachse, sondern auch den wichtigen 15-Minuten-Takt der S-Bahn. Als vergleichsweise teuer eingeschätzt wird der neue ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf (mittleres Nutzen-Kosten-Verhältnis). Eine Vielzahl weiterer Massnahmen ist in STEP 2030 angemeldet. Sie weisen aus Sicht des Kantons Bern eine sehr hohe Priorität auf und verfügen über ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis. Dazu gehören insbesondere die Doppelspurausbauten beim Tram 6 (Muri) und auf der Strecke Liebefeld-Köniz.

## b) Prioritäre Massnahmen im MIV

**Abbildung 8-52: A-Liste der MIV-Massnahmen mit Infrastrukturfonds-Relevanz**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen-Kosten-Verhältnis
EM	MIV-U-1-02	Verkehrssanierung BOH, Abschnitt Oberburg (Umfahrung)	244.0	7	7	-1	13	hoch
EM	MIV-O-1-01	Verkehrssanierung BOH, Abschnitt Burgdorf (Ortsdurchfahrt)	57.0	5	3	3	11	hoch
BM	MIV-E-4	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	18.7	7	4	-1	10	hoch
BM	MIV-O-21	Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen	7.0	4	5	1	10	hoch
BM	MIV-O-6b	Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse (Gleisersatz)	6.0	4	3	0	7	hoch
OA	MIV-O-1.1	Umgestaltung Knoten: Bützberg-/ Eisenbahnstrasse, Bützberg-/ Ringstrasse	6.9	3	2	1	6	hoch

Bei den MIV-Massnahmen mit Infrastrukturfonds-Relevanz im A-Horizont sticht das Verkehrssanierungsprojekt Burgdorf-Oberburg-Hasle (BOH) mit den Abschnitten Burgdorf (Sanierung Ortsdurchfahrt gemäss Variante "Null +") und Oberburg (Umfahrung). Die gewählten Varianten für diese beiden Teilprojekte haben sich insgesamt als am zweckmässigsten erwiesen.

Das für den Kanton wichtigste Erschliessungsprojekt betrifft die Entlastungsstrasse Nord in Münsingen, das mit dem Sanierungsprojekt zur Ortsdurchfahrt abgestimmt ist. Prioritär ist auch die Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für den Knoten Station Ittigen,

für die Weissensteinstrasse vom Fischermätteli bis zur Pestalozzistrasse und für den Knoten Bützberg-/Eisenbahnstrasse resp. Bützberg-/Ringstrasse in Langenthal.

**Abbildung 8-53: A-Liste der MIV-Massnahmen ohne Infrastrukturfonds-Relevanz**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen- Kosten- Verhältnis
OA	MIV-U-2.01	Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal (Umfahrung)	136.0	6	8	-1	13	hoch
BM	MIV-O-3	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	4.0	1	7	2	10	hoch
EM	MIV-O-3.08	Sanierung Ortsdurchfahrt Langnau, Gerbeplatz - Lindehole	4.0	2	3	0	5	hoch
BM	MIV-O-12	Oberdiessbach, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	4.4	0	3	0	3	hoch
OO	MIV-U-1-1	Wilderswil, Umfahrung Wilderswil (Strassenplan)	80.0	6	4	1	11	mittel
BM	MIV-K-5	Rubigen, Korrektur Belpstrasse	7.0	4	1	-1	4	mittel
TOW	MIV-O-8-1a	Latterbach, Sanierung Ortsdurchfahrt (Studie: E1-E5)	5.0	0	3	0	3	mittel
TOW	MIV-O-8-1e	Oberwil, Sanierung Heideweidli	4.0	0	3	0	3	mittel
OO	MIV-S-1-3	Grindelwald, Sanierung Strasse/Schiene Burglauenen	4.2					
BBS	MIV-N-1-3	Vollanschluss A 16 Reuchenette						
BBS	MIV-N-1-1c	A5 Umfahrung Biel, Westast						
BBS	MIV-N-1-1d	A5 Umfahrung Biel, Zubringer						
BBS	MIV-N-1-2	A5 Sanierung linkes Bielerseeufer						
OA	MIV-S-2.13	Sanierung Bahnübergang Aarwangenstrasse/Bipperstrasse						

Keine Infrastrukturfonds-Relevanz weisen die Massnahmen ausserhalb des Agglomerationsperimeters auf (oder solche innerhalb des Agglomerationsperimeters, für die aber kein Beitrag durch den Infrastrukturfonds erwartet wird). Die Verkehrssanierung Langenthal - Aarwangen Nord schafft den höchsten Nutzen, verursacht aber auch die höchsten Kosten. Für diese Verkehrssanierung erwies sich die Umfahrung Aarwangen mit flankierenden Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt als beste Variante.

Ansonsten geht es in erster Linie um die Realisierung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten, um den Verkehr in den Siedlungsgebieten verträglicher zu gestalten. Spezifisch auf die jeweilige Situation angepasst geht es darum, den Strassenraum aufzuwerten, den Lärm zu reduzieren und den Verkehr je nach Bedarf zu beruhigen, zu lenken und zu verstetigen.

Bei der nationalen Strasseninfrastruktur ist die Fertigstellung der Umfahrung Biel, die Sanierung der A5 am linken Bielerseeufer sowie die Verkehrsentflechtung A16 (Reuchenette) zu erwähnen.

**Abbildung 8-54: B-Liste der MIV-Massnahmen mit Infrastrukturfonds-Relevanz**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen-Kosten-Verhältnis
BM	MIV-E-3	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	10.0	4	6	0	10	hoch
BBS	MIV-O-3.02	Korridor Aegerten-Studen-Worben, Ortsdurchfahrt Studen	4.0	2	6	1	9	hoch
BBS	MIV-O-3.03	Korridor Aegerten-Studen-Worben, Ortsdurchfahrt Worben	3.0	2	6	1	9	hoch
EM	MIV-O-3.30	Verkehrssanierung Schloss - Spital, Burgdorf	4.8	3	5	0	8	hoch
BBS	MIV-O-2.05	Korridor rechtes Bielerseeufer, Ipsach-Sutz, Radstreifen		2	5	1	8	hoch
BBS	MIV-O-2.06	Korridor rechtes Bielerseeufer, Mörigen-Gerolfingen, Radstreifen		2	5	1	8	hoch
BBS	MIV-O-2.07	Korridor rechtes Bielerseeufer, Umgestaltung Ortseingang Latrigen-West		2	5	1	8	hoch
BM	MIV-O-6a	Bern, Weissensteinstrasse TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli	4.0	4	3	0	7	hoch
BM	MIV-O-6c	Bern, Weissensteinstrasse TP3+4 Pestalozzistrasse bis Kreisel Beaumont	4.0	4	3	0	7	hoch
BM	MIV-O-20	Bern, Seftigenstrasse	30.0	3	3	0	6	mittel
TOW	MIV-E-15-a	Thun, Lüsslispange, Neue Verbindung Pfandenstrasse - Weststrasse	9.5	2	2	1	5	mittel
BM	MIV-K-3	Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz	5.7	2	4	-1	5	mittel
BM	MIV-O-8	Konolfingen, verträgliche Gestaltung Burgdorfstrasse	5.0	0	3	0	3	mittel

Ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis weisen die Umfahrung Kehrsatz, die Verträglichkeitsmassnahmen bei der Weissensteinstrasse in Bern sowie die Verkehrssanierung Schloss–Spital in Burgdorf auf. Dies gilt auch für die verschiedenen Teilmassnahmen für die etappenweise Realisierung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten entlang der Korridore Aegerten–Studen–Worben und dem rechtem Bielerseeufer. Für diese Teilmassnahmen wird je mit Kosten von rund 7 Mio. CHF (Aegerten–Studen–Worben) resp. total 5 Mio. CHF (rechtes Bielerseeufer) gerechnet. Die obigen Projekte haben aus kantonaler Sicht die höchste Priorität.

Ebenfalls weiterzuverfolgen ist die Sanierung der Seftigenstrasse in Bern, die Lüsslispange in Thun, die verträgliche Gestaltung der Burgdorfstrasse in Konolfingen und die Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz in Worb (voraussichtlich als reine Massnahme des ASTRA, da dieser Kreisel direkt an die künftige Nationalstrasse anschliesst).

**Abbildung 8-55: B-Liste der MIV-Massnahmen ohne Infrastrukturfonds-Relevanz**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen-Kosten-Verhältnis
EM	MIV-U-1-03	Verkehrssanierung BOH, Abschnitt Hasle (Umfahrung)	120.0	6	8	-1	13	hoch
OA	MIV-O-2.19	Huttwil: Sanierung Luzernstrasse	7.0	3	3	0	6	hoch
TOW	MIV-O-8-Ad	Oberwil, Pfaffenriedbrücke: Gehweg, Fahrbahnverbreiterung, ausserorts	4.4	0	3	0	3	hoch
TOW	MIV-O-8-Ae	Boltigen Sanierung Garvenkurve, ausserorts	4.0	0	3	0	3	hoch
OO	MIV-O-1-2	Interlaken, Sanierung Lindenallee	4.0	0	4	1	5	mittel
TOW	MIV-O-8-Ac	Oberwil: Ausbau Simmenweidli, ausserorts	4.0	0	3	0	3	mittel
BBS	MIV-N-2	Vollanschluss Studen	10.0					
TOW	MIV-U-6	Neue Aarequerung Thun Süd						

In der B-Liste der MIV-Massnahmen ohne Infrastrukturfonds-Relevanz verursacht der Abschnitt Hasle als drittem Teil der Verkehrssanierung BOH die mit Abstand höchsten Kosten. Prioritär sind zudem die Sanierung der Luzernstrasse in Huttwil sowie die Sanierungen in Oberwil (Pfaffenriedbrücke, Ausbau Simmenweidli) und Boltigen (Garvenkurve).

### c) Prioritäre Massnahmen im Langsamverkehr (LV)

Abbildung 8-56: A-Liste der LV-Massnahmen mit Infrastrukturfonds-Relevanz

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen-Kosten-Verhältnis
BM	LV-N-5	Köniz, Wabern, Kehrsatz Nord	4.6	0	6	3	9	hoch
EM	LV-N-3	Oberburg-Hasle, Kantonaler Radweg entlang der Bahn	4.5	0	6	3	9	hoch
BBS	LV-N-3	Biel, 2. Bahnhofpassage	12.0	1	6	1	8	hoch
BBS	LV-N-8	Lyss, Bahnhofunterführung Nord	8.0	1	6	1	8	hoch
BBS	LV-N-2	Biel, Oberer Quai	7.0	1	6	1	8	hoch
BBS	LV-N-7	Biel, Beaumontquartier-Erschliessung	4.5	1	6	1	8	hoch
BBS	LV-N-5	Biel, Mett Zentrum	4.0	1	6	1	8	hoch
BBS	LV-N-6	Biel, Bahnhofstrasse	4.0	1	6	1	8	hoch
BBS	LV-N-11	Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum	4.0	0	5	3	8	hoch
BM	LV-W-1-k-a	Bern, Velohaupttrouten Stadt Bern, A-Massnahmen	9.8	1	4	2	7	hoch
BM	LV-S-13	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Kantonsstrassen	30.0	0	4	1	5	hoch
BM	LV-S-14	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Gemeindestrassen	15.0	0	4	1	5	hoch
OA	LV-N 1.6	Sanierung Ringstrasse – Schorenstrasse bis Knoten Mittelstrasse	4.0	0	4	0	4	mittel

12 LV-Massnahmen mit Infrastrukturfonds-Relevanz im A-Horizont weisen ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf und sind daher prioritär zu realisieren. Es sind dies die 2. Bahnhofpassage in Biel, die Bahnhofunterführung Nord in Lyss und der obere Quai in Biel sowie vier weitere Massnahmen in Biel. In Bern ist die Realisierung der Velohaupttrouten (erster Teil) prioritär ebenso wie der neue durchgehende Radweg zwischen Kehrsatz und Köniz entlang der Bahngleise. Im Emmental ist der kantonale Radweg zwischen Oberburg und Hasle von höchster Priorität

Im RGSK BM werden zudem viele Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs auf Kantons- und Gemeindestrassen in je einem Gesamtpaket vorgeschlagen. Diese müssen mit den betroffenen Gemeinden weiter konkretisiert werden.

Abbildung 8-57: A-Liste der LV-Massnahmen ohne Infrastrukturfonds-Relevanz

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen-Kosten-Verhältnis
EM	LV-N-2.24	Trubschachen: Velomassnahmen Steinibach - Grauenstein	5.9	0	4	0	4	mittel
BM	LV-N-3	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse - Schermenweg	20.0					
JB	MD-A.01	Péry-Bienne; séparation du trafic rapide et du trafic lent dans les Gorges de Taubenloch						

Bei den LV-Massnahmen der A-Liste ohne Infrastrukturfonds-Relevanz weisen die Veloverbindung Port–Nidau–Biel Zentrum und die Velomassnahme in Trubschachen die höchste Priorität auf. Die LV-Führung am Knoten Bolligenstrasse–Schermenweg in Bern ist von höchster Priorität. Da es sich hier um ein ASTRA-Projekt handelt, weist diese Massnahme keine Relevanz für den Infrastrukturfonds (Teil Agglomerationsverkehr) auf.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die meisten Projekte Kosten von unterhalb von 4 Mio. CHF verursachen und deshalb hier nicht aufgeführt werden (vgl. für eine vollständige Liste Kapitel 11, Anhang C: Massnahmenliste).

**Abbildung 8-58: B-Liste der LV-Massnahmen mit Infrastrukturfonds-Relevanz**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen-Kosten-Verhältnis
BM	LV-N-1	Bern, LV-Verbindung Breitenrain - Länggasse	18.0	2	6	3	11	hoch
BM	LV-W-1-k-b	Bern, Velohauptrouuten Stadt Bern, B-Massnahmen	11.8	1	4	2	7	hoch
BM	LV-N-2	Bern, LV-Verbindung Bahnhofweg	5.0	1	4	1	6	hoch
EM	LV-N-1.13a	Burgdorf: Fuss- und Radwegverbindung Bahnhofunterführung Ost – Anschluss Quartier Ämmebrügg "Ersatz heutige Personenunterführung Ost inkl. Unterquerung Kirchbergstrasse für LV"; Anschluss Zentrum - an Nordquartiere und an Reg. Velorouten	8.1	0	4	0	4	mittel
BM	LV-S-11	Rümligen - Riggisberg, Sicherheit des Veloverkehrs	5.0	0	3	0	3	mittel

Bei der B-Liste der LV-Massnahmen mit Infrastrukturfonds-Relevanz weisen die Velohauptrouuten in Bern (Teil B-Massnahmen) und die LV-Verbindungen Bern–Breitenrain und Bahnhofweg ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf und sind deshalb prioritär zu realisieren. Ebenfalls prioritär sind die Fuss- und Radwegverbindung Bahnhofunterführung Ost in Burgdorf und die Verbesserung der Sicherheit für den Veloverkehr zwischen Rümligen und Riggisberg.

**Abbildung 8-59: B-Liste der LV-Massnahmen ohne Infrastrukturfonds-Relevanz**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen-Kosten-Verhältnis
BBS	LV-N-4	Biel, 2. Querung Güterbahnhof	4.0	1	6	1	8	hoch
BM	LV-S-15	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Laufende Schwachstellenbehebung der RVNP		0	2	0	2	
JB	MD-LR.05	Moutier; voie mobilité douce sur les berges de la Birse						

Bei den LV-Massnahmen der B-Liste ohne Infrastrukturfonds-Relevanz weist die 2. Querung des Güterbahnhofs in Biel (schon bewertet im Synthesebericht 2012) die höchste Priorität auf.

#### d) Prioritäre Massnahmen der kombinierten Mobilität (KM)

Es gibt eine Vielzahl von KM-Massnahme mit Infrastrukturfonds-Relevanz im zeitlichen Horizont der A-Liste. Dabei handelt es sich häufig um B+R-Massnahmen, die aber Investitionskosten von unter 4 Mio. CHF verursachen und deshalb hier nicht aufgeführt werden (vgl. für eine vollständige Liste Kapitel 11, Anhang C: Massnahmenliste). Besonders zu erwähnen ist sicherlich der vorgesehene Ausbau der Velostation in Münsingen. Ihre Realisierung im Horizont 2019 bis 2022 ist ein dringendes Anliegen.

Auch die P+R-Anlagen in Matten / Wilderswil / Lütschinentäler, Innertkirchen und Herzogenbuchsee sollen in hoher Priorität realisiert werden (alle ohne Infrastrukturfonds-Relevanz).

**Abbildung 8-60: B-Liste der KM-Massnahmen mit Infrastrukturfonds-Relevanz**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen-Kosten-Verhältnis
BM	KM-B-2-c	Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern	33.6	3	6	1	10	hoch

Bei der B-Liste steht der Ausbau der Velostationen im Perimeter des Bahnhofs Bern im Fokus der Massnahmen zur Förderung der kombinierten Mobilität. Dabei geht es um rund 5'000 zusätzliche Veloabstellplätze, die bis 2030 geschaffen werden sollen. Der Grossteil der entsprechenden Massnahmen fällt auf den B-Horizont (19.6 Mio. CHF), zusätzliche Angebote (14 Mio. CHF) sollen im C-Horizont ab 2027 realisiert werden.

Im B-Horizont sollen auch verschiedene Massnahmen realisiert werden, die für den Infrastrukturfonds nicht relevant sind, aber Kosten von unter 4 Mio. CHF verursachen, so z. B. ein neues B+R-Angebot in Moutier.

### e) Prioritäre nachfrageorientierte Massnahmen (NM)

**Abbildung 8-61: A-Liste der nachfrageorientierten Massnahmen mit Infrastrukturfonds-Relevanz**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen-Kosten-Verhältnis
BM	NM-VM-1-a	Verkehrsmanagement Stadt Bern	11.0	6	6	3	15	hoch
BM	NM-VM-1-e	Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest	4.0	6	4	4	14	hoch
BBS	NM-VM-3a	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel (A-Massnahme)	10.0	4	3	3	10	hoch

Bei den nachfrageorientierten Massnahmen dominieren aus Kostensicht das Verkehrsmanagement Agglomeration Biel sowie die Verkehrsmanagementmassnahmen für die Kernregion Bern. In Kapitel 7.2.5 wird ausführlich darauf eingegangen.

**Abbildung 8-62: B-Liste der nachfrageorientierten Massnahmen mit Infrastrukturfonds-Relevanz**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions-kosten	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen-Kosten-Verhältnis
BM	NM-VM-1-c	Verkehrsmanagement Muri - Bern Südost	5.0	6	3	4	13	hoch
BM	NM-VM-1-d	Verkehrsmanagement Wabern - Bern Süd	5.0	5	3	4	12	hoch
BBS	NM-VM-3b	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel (B-Massnahme)	10.0	4	3	3	10	hoch

Daneben sind weitere nachfrageorientierte Massnahmen zu erwähnen, die weniger als 4 Mio. CHF kosten (vgl. für eine vollständige Liste Kapitel 11, Anhang C: Massnahmenliste). Dies betrifft insbesondere das in verschiedene Einzelmassnahmen aufgeteilte Verkehrsmanagement der Region Thun. Die entsprechenden Massnahmen (Busbevorzugungs- und Dosierungsmassnahmen, Verkehrsmanagement für diverse Strassenabschnitte) sollen ebenfalls im A-Horizont realisiert werden. In Langenthal ist das Verkehrsmanagement Dreilinden vorgesehen.

**Abbildung 8-63: B-Liste der nachfrageorientierten Massnahmen ohne Infrastrukturfonds-Relevanz**

RGSK	Nummer	Massnahme	Investitions- kosten	Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen- Kosten- Verhältnis
OA	NM-VM 2.01	Verkehrsmanagement Spurggruppe Mobilitätsbeauftragte		1	2	3	6	hoch
OA	NM-VM 2.02	Verkehrsmanagement Mobilitätsstelle		1	2	3	6	hoch

Nachfrageorientierte Massnahmen ohne Infrastrukturfonds-Relevanz werden insbesondere in den Bereichen Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung vorgesehen.



## 8.4 Fazit

Die vorangehenden Abschnitte zeigen die prioritären Siedlungs- und Verkehrsprojekte für die einzelnen RGSK (Kapitel 8.2) und nach Massnahmenkategorien (Kapitel 8.3). Prioritäre Massnahmen, deren Realisierung im Zeitraum 2019–2022 beginnt, werden in der A-Liste zusammengefasst. Massnahmen mit Realisierungsbeginn zwischen 2023 und 2026 kommen in die B-Liste und die übrigen Massnahmen in die C-Liste. Massnahmen, welche die Anforderungen zur Mitfinanzierung durch den Bund besonders gut erfüllen, werden speziell hervorgehoben.

Unter den **Siedlungsmassnahmen** sind jene prioritär, welche die Siedlungsentwicklung nach innen lenken sowie die Bildung regionaler Schwerpunkte fördern. Es handelt sich um Massnahmen der folgenden Kategorien:

- Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte
- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
- Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen generell
- Siedlungstrenngürtel und -begrenzungen
- Vorranggebiete Siedlungserweiterung (2. Priorität)
- Räumliche touristische Entwicklungskonzepte

Es werden zudem die aus kantonaler Sicht prioritären Umstrukturierungsgebiete, Wohnschwerpunkte und Vorranggebiete für die zukünftige Siedlungsentwicklung im Bereich Wohnen bezeichnet. Es handelt sich um insgesamt 15 grössere Areale im Kanton Bern.

Bei den **Verkehrsmassnahmen** wurden für alle Massnahmenkategorien die prioritären Massnahmen der A- und der B-Liste bezeichnet. Die zahlreichen Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr werden an dieser Stelle nicht noch einmal erwähnt. Das gilt auch für solche des Langsamverkehrs, der kombinierten Mobilität und zu nachfrageorientierten Massnahmen. Es lässt sich aber festhalten, dass mit der Beurteilung der von Nutzen und Kosten die aus kantonaler Sicht prioritären (und weniger prioritären) Projekte identifiziert werden konnten. Im Hinblick auf die Einreichung der Agglomerationsprogramme beim Bund kommt den folgenden grösseren Schlüsselprojekten eine besonders hohe Priorität zu:

- Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, Abschnitt Burgdorf (Null +)
- Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, Abschnitt Oberburg (Umfahrung)
- Tramverlängerung Kleinwabern
- Verkehrsmanagement Stadt Bern, Köniz - Bern Südwest und in den Agglomerationen Biel und Thun
- Zukunft Bahnhof Bern, Verkehrsmassnahmen Stadtnetz
- Sanierung Knoten: Bützberg-/Eisenbahnstrasse, Bützberg-/Ringstrasse in Langenthal
- Verschiedene Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen (u. a. Velohaupttrouten in der Stadt Bern, 2. Bahnhofspassage Biel, Bahnunterführung Nord in Lyss, Verbindung Port–Nidau–Biel Zentrum, Radweg entlang der Bahn zwischen Oberburg und Hasle)

## 9 Anhang A: Angemeldeter Finanzierungsbedarf der RGSK-Massnahmen

Im Anhang A wird der durch die in den RGSK enthaltenen Massnahmen ausgelöste Finanzierungsbedarf für die einzelnen RGSK zusammengefasst. Für die Verteilung des Finanzierungsbedarfs auf Bund, Kanton und Gemeinden wurde von den durchschnittlichen Finanzierungsschlüsseln gemäss Abbildung 9-1 ausgegangen. Allerdings gibt es bei einer Vielzahl von Projekten individuelle Finanzierungsschlüssel, die nicht im Einzelnen aufgelistet werden.

**Abbildung 9-1: Wichtigste Finanzierungsschlüssel zur Verteilung der Kosten auf Bund, Kanton und Gemeinden**

Kostenschlüssel nach Massnahmentypen	Investitionen		
	Bd	Kt	Gde
<b>Strassen</b>			
Nationalstrassen (Ausbau neue)	100%	0%	0%
Nationalstrassen (Ausbau bestehendes Netz)	100%	0%	0%
Fertigstellung des Nationalstrassennetzes	87%	13%	0%
Kantonsstrassen (in Agglo)	35%	65%	0%
Kantonsstrassen (nicht Agglo)	0%	100%	0%
Gemeindestrassen, LV (in Agglo)	35%	23%	42%
Gemeindestrassen, LV (in Agglo), kantonale Veloroute	35%	40%	25%
Gemeindestrassen, LV (nicht Agglo/oder Vorleistung)	0%	0%	100%
Gemeindestrassen, kantonale Veloroute (nicht Agglo)	0%	40%	60%
Kombinierte Mobilität (in Agglo)	35%	23%	42%
Kombinierte Mobilität in SNP (nicht Agglo)	0%	40%	60%
<b>ÖV</b>			
Gleisanlagen SBB + BLS, nat. Netz (FernV / BIF)	100%	0%	0%
Gleisanlagen SBB (RegionalV)	100%	0%	0%
Gleisanlagen / Haltestellen KTU	100%	0%	0%
Tram/Bus allgemein	35%	43%	22%

Anmerkungen:

- Die Abschätzung der Belastung des Kantons basiert auf einem Beitragssatz des Bundes für die durch den Infrastrukturfonds unterstützten Projekte von 35 %. Der Kanton strebt aber zumindest für einzelne Agglomerationen einen höheren Beitragssatz des Bundes von mindestens 40 % an. Definitiv werden die Beitragssätze des Bundes der Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds für die einzelnen Agglomerationsprogramme der 3. Generation erst 2019 feststehen.
- Es wird nur der Finanzierungsbedarf jener Massnahmen summiert, für welche Kostenschätzungen vorhanden sind. Es gibt einzelne Massnahmen, für die eine Kostenschätzung noch fehlt. Solche Massnahmen betreffen aber nicht den Horizont der A-Liste (2019–2022), sondern spätere Zeitpunkte des Ausführungsbeginns.
- Zu beachten ist, dass in den folgenden Tabellen der Finanzierungsbedarf in Mio. CHF ausgewiesen wird. Der Vergleich zwischen den Regionen lässt deshalb keine Schlussfolgerungen hinsichtlich der regionalen Verteilung der Investitionskosten zu. Ein solcher Vergleich wäre nur dann „fair“, wenn er auf einem Wert pro Kopf basieren würde.
- Für jede Region werden zwei Tabellen zum Finanzierungsbedarf präsentiert:

- Die erste Tabelle zeigt den Finanzierungsbedarf nach Etappen (2019–2022, 2023–2026, ab 2027) und nach den drei Ebenen Bund, Kanton und Gemeinden.
- Die zweite Tabelle zeigt, wie sich der kantonale Finanzierungsbedarf für kantonale und kommunale Projekte auf die Budgets von Tiefbauamt (TBA) und Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) verteilt.

### a) Biel/Bienne-Seeland

**Abbildung 9-2: Aufschlüsselung und Etappierung des Finanzierungsbedarfs für die Region Biel/Bienne-Seeland**

RGSK Biel/Bienne- Seeland	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF				Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF				Investitionen ab 2027 in Mio. CHF				Investitionen total in Mio. CHF			
	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden
ÖV	137	132	2	4	130	130			383	219	110	55	650	480	111	59
MIV	4	1	2		31	9	7	15	20	5		15	54	15	9	30
LV	47	15	13	19	10	3	2	4					56	19	16	22
KM	7	1	2	4									7	1	2	4
NM	10	4	4	3	10	4	4	3	0			0	21	8	7	6
<b>Total</b>	<b>205</b>	<b>154</b>	<b>23</b>	<b>29</b>	<b>181</b>	<b>146</b>	<b>13</b>	<b>22</b>	<b>404</b>	<b>224</b>	<b>110</b>	<b>70</b>	<b>789</b>	<b>523</b>	<b>145</b>	<b>121</b>

In der Region BBS dominieren die Kosten für den ÖV. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die SBB-Doppelspur Ligerz plus die Kosten für das Regiotram in Biel (Zeitraum ab 2027). Aus Sicht des kantonalen Finanzierungsbedarfs im A- und B-Horizont sind es dagegen die Langsamverkehrsmassnahmen, welche die höchsten Kosten verursachen.

**Abbildung 9-3: Finanzierungsbedarf auf kantonaler Ebene für die Region Biel/Bienne-Seeland differenziert nach Budgets TBA und AÖV sowie nach kantonalen und kommunalen Projekten**

RGSK Biel/Bienne- Seeland	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF				Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF				Investitionen ab 2027 in Mio. CHF				Investitionen total in Mio. CHF				
	Total	Kanton		Gemeinde	Total	Kanton		Gemeinde	Total	Kanton		Gemeinde	Total	Kanton		Gemeinde	
		TBA	AÖV	TBA	AÖV		TBA	AÖV	TBA	AÖV		TBA	AÖV	TBA	AÖV		
ÖV	2	2								110	110				111	2	110
MIV	2	2			7	7							9	9			
LV	13	4		9	2	1		2					16	4		11	
KM	2			2									2			2	
NM	4	4			4	4							7	7			
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>11</b>		<b>12</b>	<b>13</b>	<b>11</b>		<b>2</b>		<b>110</b>	<b>110</b>		<b>145</b>	<b>22</b>	<b>110</b>	<b>13</b>	

## b) Jura bernois

Abbildung 9-4: Aufschlüsselung und Etappierung des Finanzierungsbedarfs für die Region Jura bernois

RGSK Jura Bernois	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF				Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF				Investitionen ab 2027 in Mio. CHF				Investitionen total in Mio. CHF			
	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden
ÖV					7	7			298	298			305	305		
MIV	5		3	2	7	1	5	1	7	1	7		19	1	14	4
LV	2		1.8		2		2						3		3	
KM																
NM																
<b>Total</b>	<b>7</b>		<b>4</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>305</b>	<b>299</b>	<b>7</b>		<b>327</b>	<b>306</b>	<b>18</b>	<b>4</b>

In der Region Jura bernois fallen vor allem die hohen Kosten beim Bund für ÖV-Investitionen ab 2027 auf. Es betrifft dies Infrastrukturen wie den Eisenbahntunnel Weissenstein (im RGSK Jura bernois enthalten, gehört aber zum Kanton Solothurn) sowie Bahnhofs- und Doppelspurausbauten.

Abbildung 9-5: Finanzierungsbedarf auf kantonaler Ebene für die Region Jura bernois differenziert nach Budgets TBA und AÖV sowie nach kantonalen und kommunalen Projekten

RGSK Jura Bernois	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF				Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF				Investitionen ab 2027 in Mio. CHF				Investitionen total in Mio. CHF			
	Kanton		Gemeinde		Kanton		Gemeinde		Kanton		Gemeinde		Kanton		Gemeinde	
	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV
ÖV																
MIV	2.7	2.7			4.8	4.8			6.9	6.9			14.3	14.3		
LV	1.8	1.8			1.5	1.5							3.3	3.3		
KM																
NM																
<b>Total</b>	<b>4.5</b>	<b>4.5</b>			<b>6.3</b>	<b>6.3</b>			<b>6.9</b>	<b>6.9</b>			<b>17.6</b>	<b>17.6</b>		

## c) Oberaargau

Abbildung 9-6: Aufschlüsselung und Etappierung des Finanzierungsbedarfs für die Region Oberaargau

RGSK Oberaargau	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF				Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF				Investitionen ab 2027 in Mio. CHF				Investitionen total in Mio. CHF			
	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden
ÖV					6	2	3	1					6	2	3	1
MIV	55	11	37	7	127	29	97	2	61	4	26	31	243	44	160	40
LV	14	3.9	9.5	0.5	5	1	4	0	5	0	4	0	24	6	17	1
KM																
NM	2	1	1	0	2	0	1	0					3	1	2	0
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>15</b>	<b>48</b>	<b>8</b>	<b>141</b>	<b>33</b>	<b>104</b>	<b>3</b>	<b>66</b>	<b>5</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>277</b>	<b>53</b>	<b>182</b>	<b>42</b>

Im RGSK OA dominieren die Kosten für MIV- und LV-Projekte. Dies betrifft insbesondere die Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord (136 Mio. CHF).

Abbildung 9-7: Finanzierungsbedarf auf kantonaler Ebene für die Region Oberaargau differenziert nach Budgets TBA und AÖV sowie nach kantonalen und kommunalen Projekten

RGSK Oberaargau	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF				Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF				Investitionen ab 2027 in Mio. CHF				Investitionen total in Mio. CHF			
	Kanton		Gemeinde		Kanton		Gemeinde		Kanton		Gemeinde		Kanton		Gemeinde	
	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV
ÖV					3	3	1					3	3	1		
MIV	37	34	3		97	96	1		26	25	0.4		160	155	5	
LV	9	9	1		4	3	1		4	4			17	16	1	
KM																
NM	1	1	0		1	1							2	2	0.05	
<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>44</b>	<b>4</b>		<b>104</b>	<b>100</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>0.4</b>		<b>182</b>	<b>173</b>	<b>3</b>	<b>6</b>

## d) Emmental

Abbildung 9-8: Aufschlüsselung und Etappierung des Finanzierungsbedarfs für die Region Emmental

RGSK Emmental	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF				Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF				Investitionen ab 2027 in Mio. CHF				Investitionen total in Mio. CHF			
	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden
ÖV	73	73											73	73		
MIV	35	5	30		183	57	127		253	46	207		471	108	363	
LV	35	2.7	31.8	0.1	18	5	7	6	41	1	40		93	8	79	6
KM	2	0	1	1									2	0	1	1
NM																
<b>Total</b>	<b>144</b>	<b>81</b>	<b>62</b>	<b>1</b>	<b>201</b>	<b>62</b>	<b>134</b>	<b>6</b>	<b>294</b>	<b>47</b>	<b>247</b>		<b>639</b>	<b>189</b>	<b>443</b>	<b>7</b>

In der Region Emmental dominieren aus kantonaler Sicht ebenfalls die Kosten für MIV- und LV-Projekte. Hohe Kosten verursachen die Projekte für die Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle b.B. Beim Bund fallen zwischen 2019 und 2022 bedeutende Kosten für die Doppelspur und den Ausbau Bahnhof Bätterkinden sowie für den Umbau des Bahnhofs Kirchberg–Alchenflüh an.

Abbildung 9-9: Finanzierungsbedarf auf kantonaler Ebene für die Region Emmental differenziert nach Budgets TBA und AÖV sowie nach kantonalen und kommunalen Projekten

RGSK Emmental	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF				Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF				Investitionen ab 2027 in Mio. CHF				Investitionen total in Mio. CHF			
	Kanton		Gemeinde		Kanton		Gemeinde		Kanton		Gemeinde		Kanton		Gemeinde	
	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV
ÖV																
MIV	30	30			127	127			207	207			363	363		
LV	32	32			7	4	3		40	40			79	76	3	
KM	1			1									1		1	
NM																
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>62</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>134</b>	<b>131</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>247</b>	<b>247</b>			<b>443</b>	<b>439</b>	<b>4</b>	

## e) Bern-Mittelland

Abbildung 9-10: Aufschlüsselung und Etappierung des Finanzierungsbedarfs für die Region Bern-Mittelland

RGSK Bern-Mittelland	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF				Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF				Investitionen ab 2027 in Mio. CHF				Investitionen total in Mio. CHF			
	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden
ÖV	341	283	33	26	779	658	61	59	1'416	1'414	1	1	2'536	2'355	95	86
MIV	68	16	37	15	73	24	48	1	47	15	18	14	188	54	102	31
LV	64	35	18	11	90	31	38	20	31	11	14	6	184	77	71	37
KM	7	2	2	3	27	9	6	12	17	6	4	7	51	17	12	22
NM	15	5	5	5	10	4	5	2	9	3	4	1	34	12	14	8
<b>Total</b>	<b>495</b>	<b>341</b>	<b>94</b>	<b>60</b>	<b>978</b>	<b>725</b>	<b>159</b>	<b>94</b>	<b>1'519</b>	<b>1'448</b>	<b>41</b>	<b>30</b>	<b>2'992</b>	<b>2'514</b>	<b>294</b>	<b>185</b>

Auffällig sind die deutlich höheren Kosten für die ÖV-Infrastruktur im Vergleich zu den restlichen Kosten. Dies betrifft verschiedene Eisenbahninfrastrukturprojekte. Die entsprechenden Kosten fallen grossmehrheitlich auf Bundesseite an, was die neue Finanzierungsregelung mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) widerspiegelt. Dazu gilt es anzumerken, dass der Kanton Bern direkt jährlich gut 80 Mio. CHF in den BIF einzahlt. Diese nicht projektspezifischen Kosten sind in obiger Tabelle (wie in allen übrigen Tabellen zur Finanzierungsseite) nicht enthalten.

Abbildung 9-11: Finanzierungsbedarf auf kantonaler Ebene für die Region Bern-Mittelland differenziert nach Budgets TBA und AÖV sowie nach kantonalen und kommunalen Projekten

RGSK Bern-Mittelland	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF					Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF					Investitionen ab 2027 in Mio. CHF					Investitionen total in Mio. CHF				
	Total		Kanton		Gemeinde	Total		Kanton		Gemeinde	Total		Kanton		Gemeinde	Total		Kanton		Gemeinde
	TBA	AÖV	TBA	AÖV		TBA	AÖV	TBA	AÖV		TBA	AÖV	TBA	AÖV		TBA	AÖV	TBA	AÖV	
ÖV	31	28	3	0.5	61	46	11	4	1		1			93	74	14	5			
MIV	37	31		6	48	47		1	18	11		8		102	88		14			
LV	18	11		7.3	38	29		9	14	7		6		71	48		23			
KM	2			2	6			6	4			4		12			12			
NM	5	2		3	5	5			4	4				14	11		3			
<b>Total</b>	<b>92</b>	<b>44</b>	<b>28</b>	<b>20</b>	<b>159</b>	<b>81</b>	<b>46</b>	<b>27</b>	<b>41</b>	<b>22</b>	<b>18</b>			<b>292</b>	<b>148</b>	<b>74</b>	<b>65</b>	<b>5</b>		

Anmerkung: In der Etappe 1 beträgt der Finanzierungsbedarf beim Kanton insgesamt 92 Mio. CHF und damit 2 Mio. CHF weniger als in Abbildung 9-10. Dies hat damit zu tun, dass bei der Aufschlüsselung der Budgets nur Kantons- und Gemeindemassnahmen erfasst werden, nicht aber Bundesmassnahmen, an welche der Kanton (in sehr seltenen Fällen) auch noch einen Beitrag zahlen muss (in diesem Fall betrifft dies die Massnahme ÖV-Knotenpunkt Wankdorf, zu welcher das TBA 2 % der Gesamtkosten beitragen muss).

## f) Thun Oberland-West

Abbildung 9-12: Aufschlüsselung und Etappierung des Finanzierungsbedarfs für die Region Thun Oberland-West

RGSK Thun-Oberland West	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF				Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF				Investitionen ab 2027 in Mio. CHF				Investitionen total in Mio. CHF			
	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden
ÖV	105	104	0	0	25	25							130	129	0	0
MIV	17	3	13	1	39	0	26	13					56	4	39	14
LV	4	1.3	1.2	1.5	2	1	0	1					6	2	2	2
KM	4	1	0	3									4	1	0	3
NM	4	1	2		1	0	1						5	2	3	
<b>Total</b>	<b>133</b>	<b>111</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>67</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>13</b>					<b>200</b>	<b>137</b>	<b>44</b>	<b>19</b>

Das RGSK Thun Oberland-West weist beim ÖV bedeutende Investitionen aus. Dies betrifft insbesondere verschiedene Ausbaumassnahmen auf der Simmentalstrecke (Perronanpassungen und Ausbauten der Kreuzungsstationen in Erlenbach, Därstetten, Oberwil und Boltigen) sowie die Perronverlängerung in Uetendorf und der Doppelspurausbau Uetendorf-Uetendorf Allmend.

Abbildung 9-13: Finanzierungsbedarf auf kantonaler Ebene für die Region Thun Oberland-West differenziert nach Budgets TBA und AÖV sowie nach kantonalen und kommunalen Projekten

RGSK Thun-Oberland West	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF				Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF				Investitionen ab 2027 in Mio. CHF				Investitionen total in Mio. CHF			
	Total	Kanton		Gemeinde		Total	Kanton		Gemeinde		Total	Kanton		Gemeinde		
		TBA	AÖV	TBA	AÖV		TBA	AÖV	TBA	AÖV		TBA	AÖV	TBA	AÖV	
ÖV	0.2	0.2														
MIV	13	13			26	26	0.3						39	39	0.3	
LV	1	0.4		1	0.3		0.3						2	0	1	
KM	0.4			0.4									0.4		0.4	
NM	2	2			1	1							3	3		
<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>1</b>		<b>27</b>	<b>26</b>	<b>1</b>						<b>44</b>	<b>42</b>	<b>2</b>	



## g) Oberland-Ost

Abbildung 9-14: Aufschlüsselung und Etappierung des Finanzierungsbedarfs für die Region Oberland-Ost

RGSK Oberland-Ost	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF				Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF				Investitionen ab 2027 in Mio. CHF				Investitionen total in Mio. CHF			
	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden	Total	Bund	Kt	Gden
ÖV	42	42			10	10							52	52		
MIV	90	4	86		12		12		0		0		102	4	98	
LV	5		5.1										5		5	
KM	2	1	0	1	2	1	0	1					4	1	1	2
NM																
<b>Total</b>	<b>139</b>	<b>47</b>	<b>91</b>	<b>1</b>	<b>24</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b></b>	<b>0</b>	<b></b>	<b>163</b>	<b>58</b>	<b>104</b>	<b>2</b>

Aus kantonaler Sicht ist die vorgeschlagene Umfahrung Wilderswil kostenmässig die dominante Massnahme im RGSK Oberland-Ost. Die Investitionen für diese Umfahrung werden auf 80 Mio. CHF geschätzt, davon fallen gemäss aktueller Annahme 100 % auf die Periode zwischen 2019 und 2022.

Abbildung 9-15: Finanzierungsbedarf auf kantonaler Ebene für die Region Oberland-Ost differenziert nach Budgets TBA und AÖV sowie nach kantonalen und kommunalen Projekten

RGSK Oberland-Ost	Investitionen Etappe 1 (2019 - 2022) in Mio. CHF				Investitionen Etappe 2 (2023 - 2026) in Mio. CHF				Investitionen ab 2027 in Mio. CHF				Investitionen total in Mio. CHF			
	Kanton		Gemeinde		Kanton		Gemeinde		Kanton		Gemeinde		Kanton		Gemeinde	
	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV	TBA	AÖV
ÖV																
MIV	86	86			12	12			0.4	0.4			98	98		
LV	5	5											5	5		
KM	0.4		0.4		0.4		0.4						1		1	
NM																
<b>Total</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>0.4</b>	<b></b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>0.4</b>	<b></b>	<b>0.4</b>	<b>0.4</b>	<b></b>	<b></b>	<b>104</b>	<b>103</b>	<b>1</b>	<b></b>

## 10 Anhang B: Beurteilungsmethodik

### 10.1 Vorgehen

#### a) Ausgangslage

Es ist absehbar, dass die Vielzahl der in den RGSK vorgeschlagenen Massnahmen – selbst bei namhafter Mitfinanzierung von Agglomerationsprojekten durch den Bund – die finanzielle Leistungsfähigkeit von Kanton und Gemeinden übersteigen dürfte. Der Kanton ist daher gezwungen Prioritäten zu setzen. Für den Synthesebericht 2016 wurde deshalb eine Beurteilungsmethodik entwickelt, mit welcher die Vielzahl von Massnahmen in den RGSK bewertet und priorisiert werden kann.

Grundsätzlich baut die vorgeschlagene Beurteilungsmethodik auf derjenigen auf, die für den Synthesebericht 2012 der RGSK der 1. Generation verwendet wurde. Zusätzlich sind in der Beurteilungsmethodik auch Erkenntnisse aus der „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation“ (ARE 2015) zu berücksichtigen. Insgesamt wurden die einzelnen Bewertungskriterien im Vergleich zum Synthesebericht 2012 nur geringfügig angepasst.

Explizit einbezogen werden die durch die einzelnen Massnahmen behobenen Schwächen.

#### b) Methodische Vorgaben

Es wurden folgende Vorgaben zum Vorgehen festgelegt:

- Alle sieben RGSK werden im Synthesebericht des Kantons gleich behandelt. Der Priorisierung wird keine Hierarchie unter den Regionen zugrunde gelegt.
- Die Methodik zur Massnahmenbewertung soll nachvollziehbar und konsistent sein. Die Bewertungskriterien sollen sich möglichst nicht überschneiden, die wesentlichen Wirkungen erfassen und möglichst einfach, klar und anwendbar sein. Die Massnahmenbewertung muss machbar sein. Die Ergebnisse der Bewertung sind transparent auszuweisen. Insgesamt soll die Bewertungsmethode angemessen und effizient sein.
- Die Priorisierung der in den sieben RGSK vorgeschlagenen Massnahmen erfolgt nach Kriterien, welche die Anforderungen und Vorgaben des Bundes berücksichtigen und dem Stand des Wissens entsprechen. Dabei sollen Ziele aus Sicht von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt gleichwertig berücksichtigt werden. Wichtig sind auch das erwartete Nutzen-Kosten-Verhältnis, die Zugehörigkeit zu einem Massnahmenpaket und der Konsolidierungsgrad eines Projekts.
- Die Massnahmen werden in verschiedene Kategorien aufgeteilt. Die eigentliche Priorisierung erfolgt innerhalb dieser Kategorien. Folgende Kategorien werden unterschieden
  - Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Landschaft
  - Massnahmen ÖV und Massnahmen MIV mit hohen Investitionskosten (höher als 4 Mio. CHF)

- Massnahmen ÖV und Massnahmen MIV mit mittleren bis tiefen Investitionskosten (Kosten unter 4 Mio. CHF)
- Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für die kombinierte Mobilität
- Massnahmen Nationalstrasseninfrastruktur
- Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr
- Die Ergebnisse der Priorisierung sollen in die bestehenden Planungsinstrumente (kantonaler Richtplan, Strassennetzplan, Investitionsrahmenkredit Strasse resp. ÖV, Angebotsbeschluss ÖV) einfließen.

## 10.2 Beurteilungsmethodik für Massnahmen im Verkehr

### a) Leitsätze für die Priorisierung vorgeben

Die kantonalen Prioritäten für die RGSK basieren auf folgenden Leitsätzen:

- Nachfragebeeinflussung und Verkehrsmanagement vor Neubauten: Bevor neu gebaut wird, sollen Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und zur besseren betrieblichen Abwicklung geprüft werden. Möglichkeiten zum Erhalt und zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden.
- Engpässe beseitigen: Massnahmen sollen dort ergriffen werden, wo der Handlungsbedarf und die Handlungsmöglichkeiten am grössten sind.
- Robuste Massnahmen vorziehen: Massnahmen, die unabhängig von der tatsächlichen Entwicklung einen Beitrag zur heutigen und zukünftigen Bewältigung des Verkehrsaufkommens leisten, werden bevorzugt gegenüber Massnahmen, die ein isoliertes Spezialproblem lösen oder nur für eine Entwicklungsprognose sinnvoll sind.
- Nutzen und Kosten vergleichen: Massnahmen sollen dort ergriffen werden, wo pro eingesetztem Franken die grösste Wirkung erzielt wird.
- Projektreife und -akzeptanz berücksichtigen: Projekte, die noch nicht umsetzungsreif sind und/oder nicht die notwendige Akzeptanz aufweisen, sollen keine Mittel blockieren. Andererseits sollen planerische Abklärungen rasch angepackt werden, weil die Verfahren lange dauern oder weil nur mit zusätzlichen Abklärungen überhaupt die Zweckmässigkeit der Massnahme beurteilt werden kann.

### b) Bewertung von Massnahmen mit hohen Investitionskosten

- Im Synthesebericht 2012 wurden die Massnahmen im Bereich Verkehr in Kategorien mit unterschiedlich hohen Investitionskosten aufgeteilt. Es scheint auch für den Synthesebericht 2016 angemessen zu sein, diese Kategorisierung vorzunehmen. Dabei soll zwischen Massnahmen mit Investitionskosten grösser resp. kleiner als 4 Mio. CHF unterschieden werden (im Synthesebericht 2012 lag die Grenze bei 2 Mio. CHF). Dabei werden alle kantonalen Projekte bewertet sowie die kommunalen Projekte im Agglomerationsperimeter. Auf eine Bewertung der kommunalen Projekte ausserhalb der Agglomerationsperimeter

und von Projekten mit fehlenden Angaben wurde verzichtet. Ebenso wurden Projekte, die schon im Synthesebericht 2012 bewertet wurden, nicht noch einmal neu bewertet.

- Umgang mit Massnahmenpaketen: Massnahmenpakete werden gesamthaft bewertet. Auf eine Bewertung der in den Paketen enthaltenen einzelnen Massnahmen wird verzichtet (ausser wenn darin Einzelmassnahmen mit grösseren Investitionskosten enthalten sind).
- Für den Synthesebericht 2016 soll die Beurteilungsmethodik weiterhin auf die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit – Wirtschaft / Gesellschaft / Umwelt – ausgerichtet werden. Allerdings ist diese Strukturierung nicht direkt kompatibel mit den vier Wirksamkeitskriterien (WK) gemäss „Weisung“ ARE, die wie folgt lauten:
  - WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
  - WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
  - WK3: Verkehrssicherheit erhöht
  - WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert
- Wie schon im Synthesebericht 2012 wurden die Bewertungskriterien möglichst gut auf die WK des ARE abgestimmt.

**Abbildung 10-1: Bewertungskriterien für Massnahmen mit hohen Investitionskosten Synthesebericht 2016**

	Kriterium	Konkretisierung mit Bewertungsfragen	Bewertungsmassstäbe (+ 3 bis -3 Punkte)
Wirtschaft	ÖV-Angebot und ÖV-Erreichbarkeit erhalten resp. verbessert	Wird das Angebot wirksam verbessert und der ÖV dadurch in die Lage versetzt, verstärkt MIV zu substituieren? Bleibt die ÖV-Angebotsqualität im ländlichen Raum erhalten? Beruht die Massnahme auf einem ausgewiesenen Handlungsbedarf?	Erreichbarkeit: Kombination aus Fahrplandichte, Umsteigebeziehungen, Total Fahrzeit, Fahrplanstabilität) Verspätungen im ÖV Kapazitätsüberlastungen
	Erreichbarkeit MIV erhalten resp. verbessert	Werden tägliche und längere Staus beseitigt, die zum „Verkehrskollaps“ führen (ÖV-Fahrplan massiv gestört, massiver Ausweichverkehr beim MIV)? Werden bedeutende Schwachpunkte im Strassennetz beseitigt? Sind nachfrageseitige Massnahmen (z.B. Verkehrsmanagement) geprüft worden?	Stauzeiten und -längen Überbauung eingezoner Gebiete ist ohne Massnahme in Frage gestellt Belastung Ausweichrouten Belastungen der Verkehrsspitzen im (Tages-)Ausflugsverkehr
	Konzentration Arbeiten und Wohnen in Koordination mit Verkehrssystem	Sind die Massnahmen im Verkehr kohärent mit der Siedlungsstrategie? Ist das verkehrliche Angebot mit dem Wachstum in zukünftigen Siedlungsschwerpunkten abgestimmt?	Qualität des ÖV-Angebots von Siedlungsschwerpunkten für Wohnen und Arbeiten (heute/zukünftig) Verkehrsinvestitionen ausgerichtet auf eine hohe Nutzungsdichte und Wertschöpfung
Gesellschaft	Verbesserung Qualität des öffentlichen Raums	Trägt das Vorhaben zu einer kompakten und qualitativ hochstehenden Siedlungsentwicklung bei? Gibt es Massnahmen / ein Programm zur Aufwertung des öffentlichen Raums? Werden Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet aufgewertet?	Durchmischung von Wohnen/Arbeiten/Freizeit Flankierende Massnahmen bei der Siedlungsentwicklung Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung Öffentlicher Raum sowie Frei- und Grünräume
	Attraktivität LV / Intermodalität erhöht	Wird das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und der LV dadurch in die Lage versetzt, verstärkt MIV zu substituieren? Werden Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehrsnetz behoben?	Einfache Umsteigemöglichkeiten Direktes, attraktives und sicheres LV-Netz Verständliches Informationsangebot
	Mehr objektive und subjektive Verkehrssicherheit	Werden Unfallschwerpunkte flächendeckend erfasst und beurteilt? Werden Unfallschwerpunkte beseitigt? Wird ein kontinuierlicher Verkehrsfluss mittels Temporeduktionen und Verkehrsberuhigungen begünstigt?	Schaffen verkehrsberuhigter Zonen Temporeduktion in Wohn- und Kernzonen Erhöhung der Sicherheit von Schulwegen Sanierung von Unfallschwerpunkten
Umwelt	Weniger Lärm- und Luftbelastung und CO <sub>2</sub> -Emissionen	Werden die Lärmimmissionen an empfindlichen Lagen deutlich reduziert? Wird ein Beitrag zur Reduktion der Luftschadstoffemissionen geleistet?	MIV-Aufkommen reduziert (Umsteigeeffekt) Verkehrsfluss MIV verstetigt Spürbare Entlastung von Wohngebieten
	Erhaltung und Aufwertung von Natur und Landschaft	Werden zusätzliche, nicht überbaute Flächen beansprucht? Wird ein flächenbeanspruchender Ausbau verhindert? Werden Landschaften durch Verkehrsinfrastrukturen zusätzlich zerschnitten?	Fläche / Wert der Fläche Zerschneidungseffekt
	Begrenzung der Flächenbeanspruchung und der Zersiedelung	Nutzung Potenzial für kompakte Siedlungsentwicklung Verkehrerschliessung als Voraussetzung für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung	Flächenbeanspruchung durch Verkehrsmassnahmen Positive Erschliessungseffekte durch Verkehrsmassnahmen
<b>Zusatzkriterien</b>		<b>Konkretisierung</b>	<b>Bewertungsmassstäbe</b>
Nutzen / Kosten		Ist die Massnahme gemessen am Nutzen eher teuer oder eher günstig? a: eher günstig / b: mittel / c: eher teuer	Nutzenpunkte total / Kosten Verhindert teurere Massnahmen
Agglomerationsrelevanz		Ist die Massnahme im Agglomerationsperimeter und für die Wirkung des Agglomerationsprogramms relevant? a: im Agglo-Perimeter, hohe Wirkung / b: im Agglo-Perimeter, geringe Wirkung / c: nicht im Agglo-Perimeter, mit hoher Wirkung in Agglo / d: nicht im Agglo-Perimeter, keine oder geringe Wirkung in Agglo	Agglomerationsperimeter Konsequenzen beim Weglassen der Massnahme auf die Wirkung der Massnahme
Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets		Ist die Massnahme unentbehrlicher Bestandteil eines Massnahmenpakets? a: unentbehrlich / b: zeitlich etappierbar / c: entbehrlich	Konsequenzen bei Weglassen der Massnahme auf die Wirkung des Gesamtpakets
Konsolidierungsgrad		Ist die Massnahme politisch akzeptiert und technisch ausgereift? a: hoher Reifegrad / b: mittlerer Reifegrad / c: noch nicht konsolidiert	Politisch: Grad des Einbezugs von Politik und Bevölkerung (Mitwirkung, Foren, Vernehmlassungen, etc.) Technisch: Projektreife
Erhaltungsbedarf		Trägt die Massnahme zum Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur bei? a: ja: dringend Periode I / b: ja mittel Periode II / c: ja: längerfristig Periode III; d: nein	Keine Bewertung: Das Kriterium dient der Information für die Erarbeitung des Strassennetzplans

Anmerkungen zu den Zusatzkriterien:

- Das Kriterium „Agglomerationsrelevanz“ nimmt das in der „Weisung“ des ARE aufgenommene Kriterium der „Relevanz“ einer Massnahme auf.
- Das Kriterium „Konsolidierungsgrad“ nimmt Bezug auf das in der „Weisung“ des ARE verwendete Kriterium „Reifegrad“. Grundsätzlich entspricht ein hoher Reifegrad dem Reifegrad 2 gemäss „Weisung“, ein mittlerer Reifegrad dem Reifegrad 1 gemäss Weisung. Bewusst wurde aber nicht dieselbe Terminologie verwendet, um sich einen gewissen Spielraum bei der Einschätzung des Konsolidierungsgrads zu eröffnen.
- Das Kriterium Erhaltungsbedarf ist kein eigentliches Bewertungskriterium, sondern dient der Information bei der Erarbeitung des Strassennetzplanes.

### **c) Bewertung von Massnahmen mit geringen Investitionskosten**

Für kleine Massnahmen (mit Investitionskosten unter 4 Mio. CHF) wird ein vereinfachtes Bewertungsverfahren vorgeschlagen, das sich an den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit orientiert. Für kleine Massnahmen sollen die Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt je mit - 3 bis zu +3 Punkten bewertet werden (also ohne die einzelnen Kriterien innerhalb einer Nachhaltigkeitsdimension zu bewerten). Ebenfalls zu bewerten sind die Zusatzkriterien.

### **d) Bewertungsprozess**

Der eigentliche Bewertungsprozess erfolgt in mehreren Schritten. Dadurch kann die verlangte möglichst grosse Transparenz beim Bewertungsvorgang sichergestellt und ebenso die Bewertung innerhalb der Verwaltung konsolidiert werden.

- In einem ersten Schritt beurteilten die jeweils zuständigen Experten der Fachämter alle Massnahmen mit hohen Investitionskosten und diskutierten diese ein erstes Mal an einem gemeinsamen Workshop. Dabei wurden für jedes Bewertungskriterium zwischen +3 und - 3 Punkten verteilt<sup>51</sup>, die Zusatzkriterien wurden mit a, b, oder c beurteilt. In einigen Fällen wurden nicht Einzelmassnahmen, sondern Massnahmenpakete beurteilt.
- Im zweiten Schritt wurde diese Bewertung durch die Fachämter (TBA für Strasse, AÖV für ÖV) auf ihre Plausibilität überprüft und nach Bedarf Änderungsanträge eingebracht.
- Im dritten Schritt wurden die Änderungsanträge im Rahmen eines Bereinigungsworkshops geprüft. Bei Uneinigkeit wurde mit den Amtsvorstehern von TBA und AÖV die definitive Bewertung gemeinsam festgelegt.

---

<sup>51</sup> Im Vergleich zum Referenzfall ist die Punktvergabe wie folgt zu interpretieren:

- 0 Punkte: keine Veränderung
- +1 / -1 Punkt: leichte Verbesserung / Verschlechterung
- +2 / -2 Punkte: bedeutende Verbesserung / Verschlechterung
- +3 / -3 Punkte: sehr starke Verbesserung / Verschlechterung

- Die konsolidierte Bewertung wurde dem Projektausschuss vorgelegt und von diesem zu Händen des Regierungsrats verabschiedet.

Die Ergebnisse der Bewertung werden in einer Übersichtstabelle zusammengefasst. Darin sind zusätzlich auch die Kosten der einzelnen Massnahmen als Gesamtbetrag, als Kosten der ersten Etappe (Horizont 2019–2023) und nach den jeweiligen Anteilen von Bund, Kanton und Gemeinden aufgeführt. Ebenso wird in der Übersichtstabelle aufgeführt, ob die Massnahme kurzfristig (Horizont bis 2023) oder nur mittel- und längerfristig relevant ist.

Anschliessend an diesen fachlichen Bewertungs- und Priorisierungsprozess erfolgt die politische Bewertung, welche ihrerseits zu Akzentverschiebungen führen kann.

## 11 Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

### 11.1 Massnahmenliste Siedlung

#### Siedlungsmassnahmen RGSK Biel/Bienne-Seeland

RGSK	Nr.	Massnahme	Massnahmenkategorie	kantonale Bewertung	Beschreibung	Vollzugs- / Prüfauftrag	AP-relevant (ja/nein)	Koordinationsstand	Zeitpunkt	Kosten
BBS	A-1	Siedlungsflächenbedarf Wohnen	6.Siedlungsflächenausgleich		Der erforderliche Siedlungsflächenbedarf für Wohnnutzungen wird durch Verdichtung und etappierte Erweiterung der Bauzonen gewährleistet. Deren regionale Verteilung berücksichtigt die örtlich unterschiedlichen Eignungen. Die Vielseitigkeit des Wohnungsangebots wird gefördert und die Wohnungsstruktur an die aktuellen und künftigen Bedürfnisse der Wohnbevölkerung angepasst.	PA 1	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BBS	A-2	Regionale Wohnschwerpunkte	1.Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	prioritär	Die Realisierung von Wohnraum an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert.	VA 1	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BBS	A-3	Kantonale ESP Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale ESP	1.Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	prioritär	Für den Ausbau bestehender und die Realisierung neuer Entwicklungsschwerpunkte für die konzentrierte Ansiedlung von Arbeitsnutzungen sind die kantonalen und regionalen ESP und Arbeitsplatzschwerpunkte zu fördern.	VA 1	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BBS	A-4	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten	3.Vorranggebiete Siedlungserweiterung	prioritär	Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten liegen aus raumplanerischer und regionaler Sicht an bevorzugten Entwicklungsstandorten. Ihre zeitgerechte Einzonung ist daher im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu fördern.	VA 2	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BBS	A-5	Regionale Zentralitätsstruktur	7.Zentren 4. Stufe		Die regionale Zentralitätsstruktur wird durch ihre Berücksichtigung bei der Verteilung überkommener Einrichtungen sowie durch die Förderung der Zentrumsattraktivität gestärkt.	VA	Ja	ZE/FS	Daueraufgabe	keine
BBS	A-6	Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen	14.Weitere regionale Massnahmen		Die Siedlungs- und Verkehrsplanung in der Region berücksichtigt die bestehenden überkommunalen öffentlichen Einrichtungen. Neue Bedürfnisse werden entsprechend den unterschiedlichen örtlichen Eignungen platziert.	Reg	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BBS	A-7	Aufwertung und Erneuerung der Quartiere	4.Massnahmen SEin	prioritär	Bestehende Siedlungsgebiete mit Defiziten hinsichtlich Gestaltung, Umweltqualität und Gebrauchswert werden bezeichnet und aufgewertet.	Reg	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BBS	A-8	Verdichtung des Siedlungsgebietes	2.Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	prioritär	Die Verdichtung des Siedlungsgebietes wird unter Beachtung städtebaulicher, das Ortsbild betreffender oder ökologischer Qualitäten gefördert.	VA 1	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BBS	A-9	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung	9.Siedlungsbegrenzung / Siedlungstrenngürtel	prioritär	Die Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung zeigt die übergeordneten Landschaftsräume auf. Die örtliche Siedlungsentwicklung berücksichtigt diese und weist gegenüber der offenen Landschaft in Verlauf und Form gut gestaltete Siedlungsränder auf.	PA 2	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BBS	A-10	Weiler	14.Weitere regionale Massnahmen		Im ländlichen Raum sollen geschlossene Kleinsiedlung erhalten und massvoll erneuert, respektive ergänzt werden.	Reg	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BBS	B-10	Verkehrsentensive Vorhaben	5.Verkehrsentensive Standorte		Festlegung der Standorte für Verkehrsentensive Vorhaben und Zuteilung der zulässigen Fahrtenkredite.	PA3	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BBS	C-1	Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport		In dafür geeigneten Gebieten werden Angebote im Bereich Erholung und Freizeit geschaffen und bezeichnet.	Reg	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BBS	C-2	Seeufergebiet	14.Weitere regionale Massnahmen		Das Seeufergebiet wird im Sinne einer Aktualisierung des kantonalen Richtplan Seeufer und im Rahmen der gestalterischen und ökologischen Sicht als gemeinschaftlich anzugehende Aufgabe der Seeufergemeinden aufgewertet.	Reg	Ja	FS	Bis 2018	60'000
BBS	C-3	Flussufer	14.Weitere regionale Massnahmen		Die Ufer der dazu geeigneten Wasserläufe werden durchgehend zugänglich gemacht und qualitativ und ökologisch aufgewertet.	Reg	Ja	FS	Bis 2018	keine
BBS	C-4	Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung	10.Vorranggebiete N+L / Landschaftsplanungen		Die wichtigen strukturierenden und der ökologischen Vernetzung dienenden Grünräume werden innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes erhalten und aufgewertet.	Reg	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BBS	C-5	Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiet	10.Vorranggebiete N+L / Landschaftsplanungen 13.Land- und Forstwirtschaft		Die für die Gliederung und das Gesamtbild der Region wichtigen Landschaftsräume werden in ihrer natürlichen Vielfalt und ihrer räumlichen Integrität erhalten und verstärkt.	Reg	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BBS	C-6	Ökologische Landschaftsentwicklung	10.Vorranggebiete N+L / Landschaftsplanungen		Erhaltung, Förderung und Entwicklung der ökologischen Vielfalt und der regionaltypischen Kulturlandschaften sicherstellen.	Reg	Ja	FS	Daueraufgabe	25'000
BBS	C-7	Landwirtschaftliche Gesamtplanung	13.Land- und Forstwirtschaft		Schaffung optimaler Bedingungen für die zukünftige Entwicklung der Landwirtschaft und für die umfassende und wirtschaftliche Sanierung der landwirtschaftlichen Infrastrukturen. Dies unter Berücksichtigung eines ganzheitlichen Ansatzes, welcher die unterschiedlichen Raumansprüche an das Landwirtschaftsgebiet einbezieht.	Reg	Ja	FS	Bis 2017	60'000
BBS	C-8	Wald / Holznutzung	13.Land- und Forstwirtschaft		Sicherstellung von waldspezifischen Aspekten ausserhalb des Waldes.	Reg	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BBS	C-9	Windenergie	14.Weitere regionale Massnahmen		Nutzung des Potenzials für Windenergie an optimalen Standorten innerhalb des Gebietes sicherstellen.	Reg	Ja	ZE	Daueraufgabe	keine
BBS	D-1	Wirkungskontrolle	15.Controlling / Monitoring		Die Auswirkungen der Massnahmen werden periodisch überprüft.	Reg	Ja	FS	Daueraufgabe	5000/Jahr



### Siedlungsmassnahmen RGSK Thun Oberland-West

RGSK	Nr.	Massnahme	Massnahmenkategorie	kantonale Bewertung	Beschreibung	Vollzugs- / Prüfauftrag	AP-relevant (ja/nein)	Koordinationsstand	Zeitpunkt	Kosten
TOW	S-1	Koordination der Siedlungsentwicklung: Ausgleich Vor- und Nachteile	8.Koordination / Zusammenarbeit		Schaffung der Voraussetzungen für überkommunale Projekte und Planungen, insbesondere die Strategie zum Ausgleich von Planungs- und -nachteilen.	PA 1	Ja	FS	Daueraufgabe	175'000
TOW	S-2	Koordination Ortsplanung Gemeinden	8.Koordination / Zusammenarbeit		Koordination der raumplanerischen Aufgaben zwischen den Agglomerationsgemeinden.	Reg	Ja	FS/ZE	2015-2022	keine
TOW	S-3A	Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)	2.Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	prioritär	Innerhalb der Agglomeration sollen gut erschlossene Areale (EGK A und B) und Zentralität qualitativ verdichtet werden. Geeignete Areale mit Umstrukturierungspotential, die bereits gut erschlossen sind, werden für eine Umzonung in Wohn- oder Dienstleistungsstandorte prioritär berücksichtigt, bevor am Siedlungsrand neue Gebiete eingezont werden.	VA 1	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
TOW	S-3B	Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Zentren)	2.Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	prioritär	In den Zentren werden geeignete Areale mit Umstrukturierungspotential, die bereits gut erschlossen sind, für eine Umzonung in Wohn- oder Dienstleistungsstandorte prioritär berücksichtigt, bevor am Siedlungsrand neue Gebiete eingezont werden.	VA 1	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
TOW	S-5A	Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)	1.Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	prioritär	Die Realisierung von Wohnraum in der Agglomeration an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert.	VA 1	Ja	AL/FS	Daueraufgabe	keine
TOW	S-5B	Regionale Wohnschwerpunkte (Zentren)	1.Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	prioritär	Die Realisierung von Wohnraum in den Zentren an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert.	VA 1	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
TOW	S-6A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)	3.Vorranggebiete Siedlungserweiterung	prioritär	In erster Priorität sind geeignete Areale neu in Wert zu setzen und massvolle Verdichtungen vorzunehmen im Sinne des haushälterischen Bodenverbrauchs. In zweiter Priorität sollen Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen Wohnen ausgeschieden werden.	VA 2	Ja	ZE/FS	Daueraufgabe	keine
TOW	S-6B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Zentren)	3.Vorranggebiete Siedlungserweiterung	prioritär	Siehe S-6A	VA 2	Nein	VO/ZE	Daueraufgabe	keine
TOW	S-7A	Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)	1.Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	prioritär	Geeignete, bereits genutzte Arbeitsstandorte werden einem regionalen Arbeitszonenpool zugeführt und gemeinsam gefördert und vermarktet.	VA 1	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
TOW	S-7B	Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum	1.Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	prioritär	Siehe S-7A	VA 1	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
TOW	S-8A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)	3.Vorranggebiete Siedlungserweiterung	prioritär	Geeignete Standorte für Arbeitsnutzung werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.	VA 2	Ja	FS/ZE	Daueraufgabe	keine
TOW	S-8B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (ländlicher Raum)	3.Vorranggebiete Siedlungserweiterung	prioritär	Siehe S-8A	VA 2	Nein	VO/ZE/FS	Daueraufgabe	keine
TOW	S-9	Verkehrsentensive Standorte	5.Verkehrsentensive Standorte		Die Verkehrsentensiven Standorte (VIV) der Agglomeration (Einrichtungen mit mehr als 2000 MIV-Fahrten täglich) sind bezeichnet und das Gesamtkontingent an Fahrleistungen ist aufgeteilt.	PA 3	Ja	AL/FS	Daueraufgabe	keine
TOW	S-10	Wichtige Siedlungsbegrenzung und Siedlungsgürtel	9.Siedlungsbegrenzung / Siedlungstrenngürtel	prioritär	Die wichtigen und prägenden Zäsuren zwischen den einzelnen Siedlungseinheiten werden aufrechterhalten, damit die Strukturen ablesbar bleiben.	VA 3	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
TOW	S-11	Entwicklung der Regionalen Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren	7.Zentren 4. Stufe		Räumliche Lenkung der Siedlungsentwicklung durch die Förderung der regionalen Zentren (Zentren 4. Stufe). Diese sollen ausserhalb der Agglomeration gewisse Zentrumsfunktionen (Schulen, Infrastruktur, Verwaltung) für die Teilregionen übernehmen und weisen eine erhöhte Versorgungsdichte auf.	VA	Nein	AL/FS	Daueraufgabe	keine
TOW	S-12	Ausscheiden Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzholz	13.Land- und Forstwirtschaft		Geeignete neue Standorte für Verarbeitungs- und Lagerplätze von Schnitzholz werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.	Reg	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
TOW	S-14A	Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport	prioritär	Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Tourismus sollen an geeigneten Standorten in der Agglomeration, in Abstimmung mit der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung realisiert werden.	Reg	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
TOW	S-14B	Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport	prioritär	Für die Entwicklung der touristischen Destinationen sind wichtige Investitions- und Entwicklungsgebiete als Schwerpunkte zu verankern. Sie sind so angelegt und integriert, dass die Umweltbelastung und somit die Störung des Erholungswertes klein bleiben. Die Anlagen fügen sich optimal in die Landschaft ein.	Reg	Nein	ZE	Daueraufgabe	keine
TOW	S-15A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport	prioritär	Geeignete neue Standorte für Sport- oder Freizeitnutzungen werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.	Reg	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
TOW	S-15B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport	prioritär	Für die zukünftige Entwicklung der touristischen Destinationen sind wichtige Investitions- und Entwicklungsgebiete als Vorranggebiete zu bezeichnen. Sie sind so angelegt und integriert, dass die Umweltbelastung und somit die Störung des Erholungswertes klein bleiben. Die Entwicklung sowie neue Anlagen sollen die Landschaft nicht beeinträchtigen.	Reg	Nein	ZE	Daueraufgabe	keine
TOW	S-16	Aufwertung von öffentlichen Räumen	4.Massnahmen SEin	prioritär	Öffentliche Räume spielen eine wichtige Rolle im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach Innen und der Verdichtung. Im Agglomerationsraum soll deshalb eine gesamtstädtische Strategie zur Aufwertung dieser Plätze und siedlungsinternen Freiräume erarbeitet werden.	Reg	Ja	VO	Daueraufgabe	keine
TOW	L-1	Vorranggebiete Natur und Landschaft	10.Vorranggebiete N+L / Landschaftsplanungen		Die im RGSK bezeichneten Vorranggebiete Natur und Landschaft bezwecken die Erhaltung und Freihaltung von Gebieten mit besonderer Eigenart, Schönheit, kulturellem, ökologischem Wert oder Erholungswert.	VA 6	Ja	FS/ZE	Daueraufgabe	keine
TOW	L-2	Regionale Naturpärke und UNESCO-Welterbe SAJA	11.Naturpärke Regionale		Die Perimeter der regionalen Naturpärke Diemtigtal und Gantrisch und des UNESCO-Welterbe SAJA (Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch) sind im RGSK als Festsetzung aufgenommen.	Reg	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
TOW	L-3	Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft	14.Weitere regionale Massnahmen		Die Arbeitshilfe zum „Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft“, soll von den Gemeinden in ihren Ortsplanungen berücksichtigt werden.	Reg	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
TOW	L-4	Erholungsgebiete	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport	prioritär	In den Intensiverholungsgebieten hat die Erholungsfunktion grosse Bedeutung. Diese Landschaften werden genutzt und gepflegt um das Naturerlebnis sicherzustellen. Neue Infrastrukturanlagen sollen hierbei die landschaftliche Qualität nicht beeinträchtigen.	VA 5	Nein	FS	Daueraufgabe	keine

## Siedlungsmassnahmen RGSK Oberland-Ost

RGSK	Nr.	Massnahme	Massnahmenkategorie	kantonale Bewertung	Beschreibung	Vollzugs- / Prüfauftrag	AP-relevant (ja/nein)	Koordinationsstand	Zeitpunkt	Kosten
OO	S-1	Regionale Zentralitätsstruktur	7.Zentren 4. Stufe		Festlegung der Zentralitätsstruktur gestützt auf das Raumkonzept Kanton Bern. Wird durch die Förderung von Zentrumsaktivitäten gestärkt.	VA	Ja	AL	Daueraufgabe	keine
OO	S-2	Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	1.Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	prioritär	Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Wohn- und Arbeitsschwerpunkten an raumplanerisch und verkehrlich besonders geeigneten Lagen zu fördern.	VA 1	Ja	FS	Daueraufgabe	15'000
OO	S-3	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten	3.Vorranggebiete Siedlungserweiterung	prioritär	Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten liegen aus raumplanerischer und regionaler Sicht an bevorzugten Entwicklungsstandorten. Ihre Einzonung und spätere Realisierung als Wohn- und Arbeitsschwerpunkt sind daher im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu fördern.	VA 2	Ja	FS	Daueraufgabe	20'000
OO	S-4	Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel von überörtlicher Bedeutung	9.Siedlungsbegrenzung / Siedlungstrenngürtel	prioritär	Mit der Bezeichnung von Siedlungsgrenzen (Linien und Trenngürtel) von überörtlicher Bedeutung wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt.	VA 3	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
OO	S-5	Koordination der Raumplanung	8.Koordination / Zusammenarbeit		Intensivierung der Koordination bei der Lösung raumplanerischer Aufgaben unter den Gemeinden und Vereinheitlichung der Begriffe für Bau- und Zonenvorschriften (gemäss Verordnung des Kantons).	Reg	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
OO	S-6	Innere Verdichtung	2.Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	prioritär	Im Sinne der Zielsetzung für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, den Bodenverbrauch zu stabilisieren, ist die Siedlungsentwicklung verstärkt nach innen zu lenken. Geeignete Gebiete sind zu identifizieren und unter Beachtung städtebaulicher und ökologischer Qualitäten zu realisieren, bevor am Siedlungsrand neue Gebiete eingezont werden.	VA 1	Ja	FS	Daueraufgabe	30'000
OO	L-1	Regionale Landschaftsschutz- und -schongebiete	10.Vorranggebiete N+L / Landschaftsplanungen		Festlegung von regionalen Landschaftsschutz- und -schongebieten um die Schönheit dieser wertvolle Landschaften zu fördern und den Wert der Lebensräume für Pflanzen und Tiere zu erhalten.	Reg	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
OO	L-2	Siedlungsprägende Grünräume und Vorranggebiete Landwirtschaft	10.Vorranggebiete N+L / Landschaftsplanungen 13.Land- und Forstwirtschaft		Durch die Ausscheidung von siedlungsprägenden Grünräumen und Vorranggebieten Landwirtschaft wird der Naturraum an bestimmten Orten von Überbauungen freigehalten.	Reg	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
OO	L-3	Koordinationsbedarf Schiessanlagen	14.Weitere regionale Massnahmen		Festsetzung der 300 Meter-Schiessanlagen u.a. zur Gewährleistung der Sicherheit und Beschränkung der Lärmmissionen durch den Schiessbetrieb.	Reg	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
OO	T-1	Resort-Projekte	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport	prioritär	Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Entwicklungsschwerpunkte Tourismus an raumplanerisch und verkehrlich besonders geeigneten Lagen zu fördern. Resorts können einen Beitrag auf die erwünschte touristische Entwicklung der Region Oberland-Ost leisten.	VA 5	Nein	FS	Bis 2018	keine
OO	T-2	Konzept Freizeit- und Tourismusverkehr	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport		Aufarbeitung des Themas Freizeit- und Tourismusverkehr in einem Konzept bis zum RGSK 3. Generation und Koordination verschiedener Freizeit- und Tourismus-Aktivitäten bezüglich Zu- und Wegfahrten (ÖV, MIV, LV), Parkierung und Befahrbarkeitsregelungen von Bergstrassen.	VA 5	Nein	FS	2016/2017	keine
OO	T-3	Hotelzonen	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport		Durch die Erhaltung und Schaffung von Hotelzonen sollen die Entwicklungsmöglichkeiten von bestehenden und neu projektierenden Hotels verbessert werden. Die überwiegende Nutzungsart soll die klassische Hotellerie sein.	VA 5	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
OO	T-4	Camping	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport		Die bestehende Campingplätze sollen erhalten bleiben, neue Standorte sind nicht vorgesehen.	VA 5	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
OO	T-5	Intensiverholungsgebiete	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport	prioritär	Touristisch intensiv genutzte Gebiete werden durch die Region und Gemeinden räumlich begrenzt. In den Intensiverholungsgebieten besteht ein hoher Nutzungsdruck und ist daher eine optimale Koordination zwischen den verschiedenen Interessen sicherzustellen.	VA 5	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
OO	T-6	Erholungsgebiete	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport	prioritär	In den Erholungsgebieten wird ein sanfter Tourismus angestrebt. Erweiterungen von bestehenden Anlagen sollen daher in untergeordnetem Rahmen erfolgen. Nachhaltige Projekte sowie die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sollen gefördert werden.	VA 5	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
OO	T-7	Ausflugstationen und Ausflugsziele	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport	prioritär	Ausflugsziele und Stationen (inkl. Zwischenstationen) sollen langfristig gesichert und angemessene Entwicklungsmöglichkeiten erhalten. Diese sollen sich vorwiegend auf die bestehenden Bauten und Anlagen und deren unmittelbare Umgebung beschränken.	VA 5	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
OO	T-8	Touristische Transportanlagen	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport	prioritär	Im Rahmen der Erarbeitung des RTEK wurden Projekte für Ersatz- oder Neubauten von touristischen Transportanlagen erfasst und diese werden ins RGSK der 2. Generation aufgenommen. Bei Neubauprojekten, Erweiterungen und Ersatzanlagen mit Kapazitätsausbau sind vertiefte Abklärungen und die entsprechende Interessenabwägung notwendig.	VA 5	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
OO	T-9	Skipiste und Beschneidung	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport		Gemäss RTEK-Strategie verzichten Region und Gemeinden auf die Erschliessung neuer Skigebiete. Ein Zusammenschluss bestehender Skigebiete wird dagegen unterstützt, sofern ein solcher mit einer geringen Anzahl von neuen Anlagen erfolgen kann und dadurch Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftschancen der gesamten Region erhöht werden.	VA 5	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
OO	T-10	Mountainbikeanlagen von regionaler Bedeutung	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport		Im Rahmen der Erarbeitung des RTEK wurden bestehende und neue Mountainbikeanlagen erfasst. Diese Projekte sollen in das RGSK 2. Generation aufgenommen und priorisiert werden.	VA 5	Nein	ZE	2016/2018	keine
OO	T-11	Hängegleiterstart- und -landeplätze von regionaler Bedeutung	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport		Um Nutzungskonflikte zu vermeiden, sollen die Start- und Landeplätze von regionaler Bedeutung bestimmt und raumplanerisch gesichert werden.	VA 5	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
OO	T-12	Wassersport	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport		Die Zugänge zu den Gewässern von kommerziell betriebenen Wassersportangeboten (Canyoning und River Rafting) sollen raumplanerisch gesichert werden.	VA 5	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
OO	T-13	Velofreizeitverkehr / Mountainbike	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport		In der Region Oberland-Ost soll ein der Tourismusregion entsprechendes attraktives Angebot an Velo- und Bikerouten angeboten werden.	VA 5	Nein	FS	Daueraufgabe	keine

## Siedlungsmassnahmen RGSK Jura bernois

RGSK	Nr.	Massnahme	Massnahmenkategorie	kantonale Bewertung	Beschreibung	Vollzugs- / Prüfauftrag	AP-relevant (ja/nein)	Koordinationsstand	Zeitpunkt	Kosten
JB	S-1	Mesures concernant l'urbanisation	8.Koordination / Zusammenarbeit		L'objectif de cette fiche de mesure est la connaissance des zones disponibles pur l'urbanisation dans le Jura bernois; pour les grandes surfaces et les pôles, mise en zone en fonction des besoins avérés et aux endroits qui s'y prêtent le mieux et la cohérence régionale dans les grandes lignes du développement urbain.	VA	Nein	div. KS	Daueraufgabe	keine
JB	S-2	Secteurs d'habitat dans la zone à bâtir existante représentant un intérêt cantonal ou régional	1.Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	prioritär	Ce groupe de mesures désigne les endroits d'importance cantonale ou régionale pour créer des secteurs d'habitat dense, des zones d'activités ou pour réaliser des projets de requalification de quartiers.	VA 1	Nein	div. KS	diverse	keine
JB	S-3	Secteurs d'activités dans la zone à bâtir existante représentant un intérêt cantonal ou régional	1.Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	prioritär	La description de ces secteurs d'activités est importante, car elle permet un suivi de l'état de leur réalisation dans le temps; c'est une base importante pour le pilotage des besoins en zones d'activités à l'échelle régionale.	VA 1	Nein	div. KS	diverse	keine
JB	S-4	Secteurs prioritaires pour le développement urbain futur destinée à l'habitat ou aux activités	3.Vorranggebiete Siedlungserweiterung	prioritär	L'objectif de ces mesures sont permettre le développement urbain futur dans les endroits qui s'y prêtent le mieux et favoriser l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce par la création de nouvelles zones d'habitat ou d'activités bien desservies.	VA 2	Nein	div. KS	diverse	keine
JB	S-5	Réseau régional de centres	7.Zentren 4. Stufe		Le réseau de centres est pris en compte par le canton et par le région comme base de décision dans les domaines de la politique de l'aménagement du territoire et/ou de la politique régionale (NPR).	VA	Nein	div. KS	diverse	keine
JB	S-6	Secteurs à réhabiliter ou à densifier via une planification d'ensemble	2.Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	prioritär	Ce groupe de mesures désigne les endroits d'importance cantonale ou régionale qui devraient faire l'objet d'une analyse d'ensemble afin de déterminer si il y a des possibilités de densifier le bâti existant, de le restructurer, et si oui, de planifier les démarches pour rendre possible cette densification.	VA 1	Nein	div. KS	diverse	keine
JB	S-7	Offre, répartition et financement des équipements publics	14.Weitere regionale Massnahmen		La planification de l'urbanisation et des transports doit tenir compte des équipements publics supra-communaux et régionaux existants. Les nouveaux besoins doivent s'intégrer harmonieusement et correspondre aux objectifs de concentration des activités et de qualité de desserte.	Reg	Nein	AL	Daueraufgabe	keine
JB	S-8	Mise en valeur et renouvellement des quartiers	4.Massnahmen SEin	prioritär	La densification demande une planification d'ensemble. Dans bien de cas, il n'est pas possible de créer de nouveaux logements sans avoir une réflexion sur les possibilités de parkings, sur l'aménagement de routes, etc. L'objectif de cette mesure est favoriser les processus de densification aux endroits qui s'y prêtent le mieux.	Reg	Nein	VO	Daueraufgabe	keine
JB	S-9	Densification du milieu bâti & réhabilitation des bâtiments à vocation agricole	4.Massnahmen SEin	prioritär	L'objectif de cette mesure est encourager la densification du milieu bâti dans le respect des qualités urbanistiques et environnementales et encourager l'utilisation des volumes, en zone a bâtir, anciennement utilisés par l'agriculture.	Reg	Nein	AL	Daueraufgabe	keine
JB	S-10	Urbanisation vers l'intérieur	4.Massnahmen SEin	prioritär	Cette nouvelle fiche de mesures encourage la densification du milieu bâti dans le respect des qualités urbanistiques, de l'environnement et environnementales; assure un bon échange d'informations et de pratiques entre la région et les communes et incite les communes à utiliser les outils existants et à gérer au mieux les problématiques de l'urbanisation interne.	VA 1	Nein	div. KS	Daueraufgabe	keine
JB	S-11	Coordination entre urbanisation et politique du 3ème âge	8.Koordination / Zusammenarbeit		La création de logements adaptés et de logements protégés permet de réduire les charges sociales et constituent une meilleure solution pour une catégorie de la population âgée.	Reg	Nein	ZE	Daueraufgabe	keine
JB	L-1	Limites régionales à l'urbanisation sans marges de manoeuvre	9.Siedlungsbegrenzung / Siedlungstrenngürtel	prioritär	Le contour du développement urbain évite le mitage (étalement urbain, fusion de noyaux urbains) et induit si possible un développement urbain dense et centré sur les zones bien desservies par les transports publics. Le maintien de ces limites régionales à l'urbanisation est nécessaire à long terme.	VA 3	Nein	div. KS	Daueraufgabe	keine
JB	L-2	Limites régionales à l'urbanisation avec marges de manoeuvre (non contraignantes)	9.Siedlungsbegrenzung / Siedlungstrenngürtel	prioritär	Le contour du développement urbain évite le mitage (étalement urbain, fusion de noyaux urbains) et induit si possible un développement urbain dense et centré sur les zones bien desservies par les transports publics. Les limites régionales encore non contraignantes seront à faire approuver afin de renforcer les limites existantes dans le cadre de la nouvelle politique d'aménagement du territoire.	VA 3	Nein	VO	diverse	keine
JB	L-3	Définition, réalisation et entretien des parcours pour la pratique du cyclotourisme et du VTT	14.Weitere regionale Massnahmen		L'objectif de cette fiche de mesure est avoir une vision d'ensemble des réalisations dans le domaine de la mobilité douce dans le Jura bernois, coordonner les différents domaines de la mobilité douce et réagir en cas d'évolution des besoins.	Reg	Nein	div. KS	diverse	keine
JB	L-4	Zones prioritaires pur la détente et les loisirs	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport		Des offres sont créés dans les secteurs appropriés pur combler ou renforcer les besoins dans le domaine de la détente et des loisirs.	Reg	Nein	AL	Daueraufgabe	keine
JB	L-5	Champs d'aviation de Courtelary	14.Weitere regionale Massnahmen		Tenir compte des différents périmètres du champ d'aviation dans les décisions relevant l'aménagement du territoire.	Reg	Nein	FS	Daueraufgabe	keine
JB	L-6	Rives du Lac de Biemme	14.Weitere regionale Massnahmen		Les rives du lac sont mises en valeur via une actualisation du plan directeur cantonal des rives et via une vision globale en matière d'aménagement.	Reg	Nein	ZE	diverse	keine
JB	L-7	Mesures et projets dans les domaines de la nature et du paysage	10.Vorranggebiete N+L / Landschaftsplanungen		L'objectif de cette fiche de mesure est avoir une vision d'ensemble des projets relevant dans le domaine de la nature et paysage dans le Jura bernois, coordonner avec les autres domaines (urbanisation notamment) et réagir en cas d'évolution des besoins.	VA 6	Nein	div. KS	diverse	keine
JB	L-8	Mesures et projets dans les domaines de l'énergie	14.Weitere regionale Massnahmen		Etablir les coordinations entre l'aménagement du territoire et les projets d'utilisation des ressources énergétiques renouvelables régionales. Mettre en place les conditions nécessaires à la réalisation de la stratégie énergétique de la confédération et à celle du Canton.	Reg	Nein	VO	diverse	keine
JB	L-9	Parcs naturels régionaux du Chasseral (PRC) et du Doubs (PDoubs)	11.Naturpärke Regionale		Une coordination entre les organes du PRC & du PDoubs et la région est instituée de manière à créer des synergies sur des projets de développement régional communs.	Reg	Nein	FS	Daueraufgabe	keine

### Siedlungsmassnahmen RGSK Oberaargau

RGSK	Nr.	Massnahme	Massnahmenkategorie	kantonale Bewertung	Beschreibung	Vollzugs- / Prüfauftrag	AP-relevant (ja/nein)	Koordinationsstand	Zeitpunkt	Kosten
OA	S-1	Kantonale Zentren 4. Stufe	7.Zentren 4. Stufe		Mit der Etablierung der regionalen Zentralitätsstruktur sollen die Voraussetzungen zur regionalpolitischen Steuerung aus regionaler Sicht und zur Identifikation mit der Region gelegt werden. Die regionale Zentralitätsstruktur soll durch die Förderung der Zentrumsattraktivität (z.B. durch Berücksichtigung der Zentren bei Standortfragen für überkommunale Nutzungen) auch weiterhin gestärkt werden.	VA	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
OA	S-2/S-3	Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	1.Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	prioritär	Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.	VA 1	Ja	ZE/FS	Bis 2018	>85'000
OA	S-4/S-5	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung	3.Vorranggebiete Siedlungserweiterung	prioritär	Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung und Abstimmung mit dem revidierten Raumplanungsgesetz sind Einzonungen von Vorranggebieten für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen resp. Arbeiten und anschliessende Realisierung als Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte zu fördern.	VA 2	Ja	VO/ZE	Bis 2018	20'000
OA	S-6	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten	2.Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	prioritär	Im Sinne der übergeordneten Zielsetzungen für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung ist der Bodenverbrauch zu stabilisieren und die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken. Die bezeichneten Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sind unter Beachtung städtebaulicher und ökologischer Qualitäten zu realisieren.	VA 1	Ja	ZE	Bis 2018	30'000
OA	S-7	REK Wangen a. A. - Oensingen	8.Koordination / Zusammenarbeit		Als Voraussetzung für die räumliche Entwicklung im Raum Wangen a. A. - Oensingen ist die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gemeinde- und damit kantonsübergreifend koordiniert und auf gemeinsame Entwicklungsziele ausgerichtet.	Reg	Nein	ZE	Daueraufgabe	keine
OA	S-8	Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen	6.Siedlungsflächenausgleich		Die Region engagiert sich für eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Gemeinden in der Region bezüglich innerregionalem Ausgleich von Siedlungsflächen.	PA 1	Ja	VO	Daueraufgabe	keine
OA	S-9	Siedlungsentwicklung nach innen in ländlichen Siedlungen	4.Massnahmen SEin	prioritär	Die Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des bestehenden Siedlungsraumes sollen in Bezug auf die spezifischen, ländlichen Rahmenbedingungen erkannt und für die Gemeinden aufbereitet werden.	VA 1	Nein	FS	Daueraufgabe	45'000
OA	S-10	Verkehrsintensive Vorhaben	5.Verkehrsintensive Standorte		Verkehrsintensive Vorhaben (VIV) werden an zentrale und optimal erschlossene Lagen gelenkt. Die regionalen VIV-Standorte werden im RGSK bezeichnet.	PA 3	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
OA	L-1/L-3	Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel von überregionaler Bedeutung	9.Siedlungsbegrenzung / Siedlungstrenngürtel	prioritär	Mit der Bezeichnung von Siedlungsgrenzen und Siedlungstrenngürtel wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt. Dabei wird den übergeordneten Landschaftsräumen sowie den Wildtierkorridoren Rechnung getragen, die Akzentuierung der Siedlungsränder gefördert und die Zersiedlung eingegrenzt. Zudem können offene Landschaften erhalten werden.	VA 3	Ja	VO/FS	Daueraufgabe	keine
OA	C-1	Monitoring/Controlling	15.Controlling / Monitoring		Das Monitoring / Controlling dient der Überwachung und Steuerung der angestrebten räumlichen Entwicklung.	Reg	Nein	FS	Daueraufgabe	keine

## Siedlungsmassnahmen RGSK Emmental

RGSK	Nr.	Massnahme	Massnahmenkategorie	kantonale Bewertung	Beschreibung	Vollzugs- / Prüfauftrag	AP-relevant (ja/nein)	Koordinationsstand	Zeitpunkt	Kosten
EM	S-1	<b>Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete</b>	2.Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	prioritär	Areale mit Umstrukturierungs- oder Verdichtungspotenzial werden unter Berücksichtigung baulicher und ökologischer Qualitäten in Bezug auf eine Umzonung und Verdichtung bezeichnet und deren Umsetzung prioritär geprüft. Dabei wird im Sinne der nachhaltigen Siedlungsentwicklung der Bodenverbrauch stabilisiert.	VA 1	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
EM	S-2	<b>Wohn- und Arbeitsschwerpunkte</b>	1.Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	prioritär	Die im RGSK bezeichneten Wohn- und Arbeitsschwerpunkte zeichnen sich durch eine gute öv-Erschliessung, gute Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen für Fussgänger und Velofahrer sowie eine hohe Siedlungsqualität und -dichte aus. Es handelt sich mehrheitlich um noch unüberbaute Bauzonenreserven, welche prioritär zu entwickeln sind.	VA 1	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
EM	S-3	<b>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten</b>	3.Vorranggebiete Siedlungserweiterung	prioritär	Bei Vorranggebieten für die regionale Siedlungserweiterung handelt es sich um zentrale Gebiete, welche ähnlich gute Eigenschaften in Bezug auf die Lage, Erschliessung und Grösse aufweisen wie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte. Sie liegen in gut erschlossenen Baulücken oder an kompakten Siedlungsteilen. Deren Einzonung wird erst in Betracht gezogen, wenn das Verdichtungspotenzial und die Mobilisierung der unüberbauten Bauzonen ausgeschöpft sind.	VA 2	Ja	ZE	Daueraufgabe	keine
EM	S-4	<b>Zentren 4. Stufe</b>	7.Zentren 4. Stufe		Mit der regionalen Zentralitätsstruktur werden die Rahmenbedingungen zur regionalpolitischen Steuerung optimiert.	VA	Ja	VO	Daueraufgabe	keine
EM	O-1	<b>Regionale Zusammenarbeit</b>	8.Koordination / Zusammenarbeit		Mit einer überkommunalen Betrachtung soll sichergestellt werden, dass den Anliegen der Raumplanung nach einer konzentrierten, nachhaltigen Entwicklung besser entsprochen wird und sie kostengünstiger und erfolgsversprechender ist. Die Massnahme hat zum Ziel, die Gemeinden für eine regionale Zusammenarbeit zu sensibilisieren und diese stetig zu optimieren.	PA 1	Ja	VO	Daueraufgabe	keine
EM	L-1	<b>Landschaftsschutz und Siedlungsbegrenzung</b>	9.Siedlungsbegrenzung / Siedlungstrenngürtel und 10. Vorranggebiete N+L	prioritär	Der Teilrichtplan Landschaft Emmental wurde 2015 von der Regionalkonferenz beschlossen. Die Inhalte mit Zusammenhang mit Siedlung und Verkehr werden ins RGSK 2. Generation aufgenommen. Es sind dies die "regionalen Landschaftsschutzgebiete" und die "Offenhaltung der Landschaft", welche mittels Siedlungstrenngürtel erreicht wird.	VA 6	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
EM	L-2	<b>Hotelzonen</b>	14.Weitere regionale Massnahmen		Durch eine Bedürfnisabklärung und einen Eintrag ins RGSK sollen landschaftsverträgliche Aus- und Umbauten bei ausserhalb der Bauzone liegenden Gasthöfe und Hotels im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten ermöglicht werden.	Reg	Nein	ZE	2023-2026	25'000

### Siedlungsmassnahmen RGSK Bern Mittelland

RGSK	Nr.	Massnahme	Massnahmenkategorie	kantonale Bewertung	Beschreibung	Vollzugs- / Prüfauftrag	AP-relevant (ja/nein)	Koordinationsstand	Zeitpunkt	Kosten
BM	S-1	Regionale Zentralitätsstruktur	7.Zentren 4. Stufe		Festlegung der Zentralitätsstruktur gestützt auf das Raumkonzept Kanton Bern. Wird durch die Förderung von Zentrumsaktivitäten gestärkt.	VA	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BM	S-2	Umsetzung Zielszenario	4.Massnahmen SEin	prioritär	Strategische Massnahme mit dem Fokus städtebauliche und freiräumliche Qualität voranzutreiben. Mit Massnahmen im Bereich Kommunikation und Information soll die Umsetzung des Zielszenarios unterstützt werden.	Reg	Ja	ZE/FS	Daueraufgabe	50'000
BM	S-3	Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte	1.Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	prioritär	Als Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios und somit im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Wohn- und Arbeitsschwerpunkten (bereits eingezont) an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.	VA 1	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BM	S-4	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung	3.Vorranggebiete Siedlungserweiterung	prioritär	Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten liegen aus raumplanerischer und regionaler Sicht an bevorzugten Entwicklungsstandorten. Ihre Einzonung und spätere Realisierung als Wohn- und Arbeitsschwerpunkt sind daher im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu fördern.	VA 2	Ja	VO/ZE/FS	Daueraufgabe	keine
BM	S-5	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	2.Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	prioritär	Identifizierung von Innenentwicklungspotenzialen, im Besonderen von Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzialen. Freiwerdende Areale und ungenutzte Gebiete sollen aktiviert werden und zu einer besseren Ausnutzung von bereits überbauten Siedlungsgebieten beitragen.	VA 1	Ja	VO/ZE/FS	Daueraufgabe	keine
BM	S-6	Verkehrsentensive Vorhaben	5.Verkehrsentensive Standorte		Verkehrsentensive Vorhaben (VIV) werden an zentrale und optimal erschlossene Lagen gelenkt. Die Standorte liegen i.d.R. im Raumtyp "Urbane Kerngebiete der Agglomerationen" sowie in den Zentren der 1. bis 3. Stufe gemäss kantonalem Richtplan.	PA 3	Ja	VO/ZE/FS	Daueraufgabe	keine
BM	S-7	Siedlungsbegrenzung von regionaler Bedeutung	9.Siedlungsbegrenzung / Siedlungstrenngürtel	prioritär	Mit der Bezeichnung von Siedlungsgrenzen wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt. Dabei werden die Erhaltung der Landschaftsräume und die Akzentuierung der Siedlungsränder gefördert und die Zersiedelung eingegrenzt. Sie sind von den Gemeinden in der Ortsplanung zu berücksichtigen.	PA 2	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BM	L-1	Regionale Naturpark Gantrisch	11.Naturpärke Regionale		Mit dem regionalen Naturpark Gantrisch verfügt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland über ein Naherholungsgebiet von besonderer Bedeutung. Die Koordination zwischen den Planungen des regionalen Naturparks Gantrisch und dem RGSK Bern-Mittelland sind sicherzustellen.	Reg	Ja	ZE/FS	Daueraufgabe	keine
BM	L-2	Grünes Band	10.Vorranggebiete N+L / Landschaftsplanungen		Das Grüne Band ist eine konzeptionelle Abfolge von sensiblen Raumfenstern, die der Vermittlung zwischen Stadt und Land dienen. Sie bietet Ausgleichsräume für die Naherholung und ermöglichen u. a. die ökologische Vernetzung und die Förderung der Biodiversität.	VA 6	Ja	ZE/FS	2018-2022	keine
BM	L-3	Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume	10.Vorranggebiete N+L / Landschaftsplanungen		Die siedlungsprägenden Grünräume liegen innerhalb oder am Rand der Siedlungslandschaft. Sie bieten Ausgleichsräume für die Naherholung und ermöglichen u.a. die ökologische Vernetzung und die Förderung der Biodiversität.	VA 6	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BM	L-4	Vorranggebiete Naturlandschaften	10.Vorranggebiete N+L / Landschaftsplanungen		Die Vorranggebiete Naturlandschaften haben den Schutz und die Erhaltung von Landschaft, Flora, Fauna und den ökologischen Ausgleich zum Ziel. An Gewässern ausserhalb der Siedlungsgebiete ist der Übergang zur landwirtschaftlichen Nutzung sorgfältig zu planen und überkommunal abzustimmen.	VA 6	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BM	L-5	Vorranggebiete Kulturlandschaften	13.Land- und Forstwirtschaft		Die angestrebte Erhaltung und Entwicklung der Landschaft bedingt eine Erhaltung des Kulturlandes und eine flächendeckende Bewirtschaftung. Im Sinne der haushälterischen Bodennutzung ist die Siedlungsentwicklung zu begrenzen und die freie, offene Landschaft aufzuwerten.	VA 6	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BM	L-6	Vorranggebiete Wildtierkorridore	10.Vorranggebiete N+L / Landschaftsplanungen		Die Vorranggebiete Wildtierkorridore sollen als wichtige Wanderachsen für Wildtiere erhalten werden und die Vernetzung von Lebensräumen für Wildtiere ermöglichen. Sie sind zu erhalten, indem sie weiterhin meist land- oder forstwirtschaftlich genutzt werden und keine Hindernisse für Wildtiere aufweisen.	VA 6	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BM	L-7	Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel	9.Siedlungsbegrenzung / Siedlungstrenngürtel	prioritär	Die Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel verhindern das Zusammenwachsen von Siedlungsflächen in Tälern mit hohem Nutzungsdruck. Sie sind zu erhalten, weiterhin landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich zu nutzen und als Sichtkorridore frei von Landwirtschaftsbauten zu halten.	VA 6	Ja	FS	Daueraufgabe	keine
BM	L-8	Erholungsschwerpunkte	12.RTEK / Erholung / Freizeit / Sport		Die Erholungsschwerpunkte bezeichnen Zielorte für Freizeit- und Erholungsaktivitäten. Sie werden bezüglich ihrer Verkehrsauswirkungen MIV und ÖV sowie bezüglich ihrer Ausstattungen (Parkplatz, Abfallbewirtschaftung, ÖV-Haltstelle...) koordiniert. Die Zugänglichkeit von Velo- und Fussverkehr soll gefördert werden.	Reg	Ja	ZE	2018-2022	keine
BM	C-1	Monitoring/Controlling	15.Controlling / Monitoring		Das Monitoring / Controlling dient der Überwachung und Steuerung der angestrebten räumlichen Entwicklung.	Reg	Ja	ZE	Daueraufgabe	keine

## 11.2 Überblick über die aus kantonaler Sicht prioritären Entwicklungsgebiete Wohnen

Prio	RGSK	MAS_NR	Objektart	Gebiet	Raumtyp	Zentralität	ÖV-EGK	Koordinationsstand	Fläche (ha)
x	BM	S-5-49	Umstrukturierungsgebiete	<b>Stettlen, Bernapark</b>	AE	nein	B	FS	7.4
x	JB	S6-02.01	Umstrukturierungsgebiete	<b>Moutier, Gare Sud/Nord</b>	AE	3	B	ZE	4.6
x	OA	S 6.1	Umstrukturierungsgebiete	<b>Langenthal, Porzi-Areal</b>	UK	UK	C	ZE	19.8
x	BM	S-5-68	Umstrukturierungsgebiete	<b>Muri, Lischenmoos</b>	UK	UK	B	ZE	8.0
x	TOW	S-3A-e	Umstrukturierungsgebiete	<b>Thun, Bahnhof West / Güterbahnhof</b>	UK	UK	A	FS	14.9
x	BM	S-5-15	Umstrukturierungsgebiete	<b>Bern, Gaswerkareal</b>	UK	UK	B	ZE	8.6
x	BM	S-3-02	Wohnschwerpunkt	<b>Bern, Brünnen</b>	AE	UK	B	FS	4.8
x	BM	S-3-21	Wohnschwerpunkt	<b>Köniz, Wabern, Morillongut</b>	UK	UK	B	FS	11.9
x	EM	S2-02	Wohnschwerpunkt	<b>Burgdorf, Neumatt*</b>	UK	UK	C	FS	1.4
x	JB	S2-01.01	Wohnschwerpunkt	<b>Valbirse, Espace-Birse</b>	AE	4	D	FS	3.3
x	OA	S-2.1	Wohnschwerpunkt	<b>Langenthal, Hopferenfeld</b>	UK	UK	B	FS	2.3
x	BBS	S2-03	Wohnschwerpunkt	<b>Biel, Sägefild</b>	UK	UK	B	FS	4.2
x	BM	S-4-60	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Worb, Bächumatt</b>	AE	4	C	FS	7.5
x	BM	S-4-38	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Muri, Schürmatt</b>	UK	UK	B	ZE	9.9
x	TOW	S-6A	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Thun, Siegenthalergut</b>	UK	UK	B	FS	5.0
	JB	S6-01.03	Umstrukturierungsgebiete	<b>Saint-Imier, Rue des Noyes</b>	AE	3	C	FS	12.3
	OA	S 6.2	Umstrukturierungsgebiete	<b>Langenthal, Markthalle</b>	UK	UK	C	ZE	5.5
	TOW	S-3A-e	Umstrukturierungsgebiete	<b>Heimberg, Bernstrasse</b>	UK	UK	C	FS	2.8
	TOW	S-3A-e	Umstrukturierungsgebiete	<b>Spiez, Bahnhof-Oberlandstrasse</b>	UK	UK	A	ZE	5.7
	TOW	S-3A-e	Umstrukturierungsgebiete	<b>Steffisburg, Dorf/Ortskern</b>	UK	UK	B	ZE	2.1
	TOW	S-3A-e	Umstrukturierungsgebiete	<b>Thun, Areal Grabengut</b>	UK	UK	B	ZE	2.1
	TOW	S-3A-e	Umstrukturierungsgebiete	<b>Thun, Areal Lachen</b>	UK	UK	B	ZE	10.6
	TOW	S-3A-e	Umstrukturierungsgebiete	<b>Thun, Industriestrasse</b>	UK	UK	C	ZE	11.3
	BBS	S2-04	Wohnschwerpunkt	<b>Biel, Bischofkänel</b>	UK	UK	B	FS	5.9
	BBS	S2-01	Wohnschwerpunkt	<b>Biel, Gaswerkareal</b>	UK	UK	B	FS	2.1
	BM	S-3-01	Wohnschwerpunkt	<b>Belp, Stockmatt</b>	AE	4	C	FS	2.9

	BM	S-3-16	Wohnschwerpunkt	<b>Köniz, Bächtelenacker</b>	UK	UK	B	FS	2.6
	BM	S-3-18	Wohnschwerpunkt	<b>Köniz, Nesslerenweg/METAS</b>	UK	UK	C	FS	2.4
	BM	S-3-32	Wohnschwerpunkt	<b>Mooseedorf, Stägmatt</b>	AE	4	B	FS	2.4
	BM	S-3-41	Wohnschwerpunkt	<b>Münsingen, Dorfmatte ZPP N</b>	AE	4	C	FS	4.0
	BM	S-3-43	Wohnschwerpunkt	<b>Münsingen, Hinterdorf ZPP J</b>	AE	4	C	FS	2.3
	BM	S-3-37	Wohnschwerpunkt	<b>Münsingen, Lorymatte ZPP I</b>	AE	4	B	FS	2.5
	BM	S-3-49	Wohnschwerpunkt	<b>Ostermundigen, Grube</b>	UK	UK	B	FS	6.1
	BM	S-3-50	Wohnschwerpunkt	<b>Ostermundigen, Oberfeld</b>	UK	UK	B	FS	9.8
	BM	S-3-66	Wohnschwerpunkt	<b>Zollikofen, Schäferei</b>	UK	UK	B	FS	3.6
	BM	S-3-68	Wohnschwerpunkt	<b>Zollikofen, Lättere</b>	UK	UK	B	FS	2.2
	EM	S2-01	Wohnschwerpunkt	<b>Burgdorf, Ischlag</b>	UK	UK	B	FS	2.4
	OA	S-2.7	Wohnschwerpunkt	<b>Huttwil, Hohlen</b>	AE	4	C	FS	2.1
	OO	S-2-w2	Wohnschwerpunkt	<b>Interlaken, Herreney-Tschingeley</b>	UK	UK	C	FS	3.4
	TOW	S-5A	Wohnschwerpunkt	<b>Thun, Bostudenzelg</b>	UK	UK	B	FS	4.6
	TOW	S-5A	Wohnschwerpunkt	<b>Thun, Rösslimatte</b>	UK	UK	B	FS	3.7
	BBS	S4-1.04	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Brügg, Brachmatt</b>	UK	UK	B	FS	5.2
	BBS	S4-1.29	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Ins, Wingarte</b>	AE	4	C	FS	7.7
	BBS	S4-1.11	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Lyss, Leuere</b>	AE	3	C	ZE	10.4
	BBS	S4-1.16	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Pieterlen, Bassbelt</b>	AE	4	C	FS	3.9
	BBS	S4-1.17	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Port, Neumatt</b>	UK	UK	C	FS	7.4
	BBS	S4-1.21	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Täuffelen, Kleemattenweg Friedweg</b>	AE	4	B	FS	2.4
	BM	S-4-01	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Belp, Müli</b>	AE	4	B	ZE	7.6
	BM	S-4-11	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Ittigen, Chappelisacher a</b>	UK	UK	C	FS	8.8
	BM	S-4-12	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Ittigen, Chappelisacher b</b>	UK	UK	C	FS	2.6
	BM	S-4-18	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Köniz, Köniz, Weidweg</b>	UK	UK	B	ZE	2.8
	BM	S-4-29	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Mooseedorf, Moosbühl</b>	AE	4	B	ZE	5.1
	BM	S-4-35	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Münchenbuchsee, Laubberg</b>	AE	4	C	ZE	4.8
	BM	S-4-33	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Münchenbuchsee, Unterfeld</b>	AE	4	C	ZE	10.0
	BM	S-4-42	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Neuenegg, Thörishaus Talstrasse</b>	AE	4	B	ZE	6.1



	BM	S-4-77	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Zollikofen, Steinibachgrube</b>	UK	UK	B	FS	2.5
	EM	S3-14	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Bätterkinden, Breite</b>	AE	4	C	ZE	2.8
	OA	S 4.15	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Huttwil, Oberdorf</b>	AE	4	C	ZE	3.4
	OA	S 4.7	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Roggwil, Brennhofen</b>	ZL	nein	C	ZE	6.8
	TOW	S-6A	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Heimberg, Engeried</b>	UK	UK	C	ZE	4.5
	TOW	S-6A	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Spiez, Schlüsselmatte (1. Etappe)</b>	UK	UK	B	FS	3.1
	TOW	S-6A	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Spiez, Schlüsselmatte (2. Etappe)</b>	UK	UK	B	ZE	16.4
	TOW	S-6A	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Spiez, Üech</b>	UK	UK	B	ZE	7.8
	TOW	S-6A	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Steffisburg, Au</b>	UK	UK	B	FS	2.8
	TOW	S-6A	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Steffisburg, Bruchegg</b>	UK	UK	B	FS	7.6
	TOW	S-6A	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Steffisburg, Erlen</b>	UK	UK	B	ZE	5.5
	TOW	S-6A	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Steffisburg, Oberdorf</b>	UK	UK	B	ZE	5.2
	TOW	S-6A	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Steffisburg, Thunstrasse</b>	UK	UK	B	FS	3.1
	TOW	S-6A	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Thun, Lüssli</b>	UK	UK	B	FS	19.4
	TOW	S-6A	Vorranggebiet SE Wohnen	<b>Steffisburg, Bahnhofstrasse</b>	UK	UK	B	ZE	3.4

\* erfüllt die Auswahlkriterien nicht zu 100 % (Grösse), hat aber aus Sicht Siedlung Wohnen eine grosse Bedeutung.

### 11.3 Massnahmenliste Verkehr

Die folgende Massnahmenliste enthält sämtliche Verkehrsmassnahmen der einzelnen RGSK, gegliedert nach Massnahmen ÖV, MIV, Langsamverkehr, kombinierte Mobilität und nachfrageorientierte Massnahmen. Massnahmen, die schon in der A-Liste der Agglomerationsprogramme der 1. Generation enthalten sind (Ausführungsbeginn zwischen 2011 und 2014) werden (ausser in Ausnahmefällen) nicht mehr aufgeführt. Massnahmen, die nationale Infrastrukturen betreffen (Nationalstrassen, Schienen-Fernverkehrsinfrastruktur), sind nur teilweise in der Liste enthalten, da sie auch nur teilweise in den RGSK aufgeführt wurden. Teilweise wurden auch Massnahmen bewertet, für die noch keine Kostenschätzung vorhanden ist (wobei die Kosten solcher Massnahmen möglicherweise unter 4 Mio. CHF liegen).

Zuerst werden die verwendeten Abkürzungen erläutert, anschliessend folgen die einzelnen Massnahmenlisten.

#### Legende zu den Zusatzkriterien:

	Nutzen / Kosten	Agglomerationsrelevanz	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Konsolidierungsgrad
<b>a</b>	eher günstig	im Agglo-Perimeter, hohe Wirkung	unentbehrlich	hoher Reifegrad
<b>b</b>	mittel	im Agglo-Perimeter, geringe Wirkung	zeitlich etappierbar	mittlerer Reifegrad
<b>c</b>	eher teuer	nicht im Agglo-Perimeter, mit hoher Wirkung in Agglo	entbehrlich	noch nicht konsolidiert
<b>d</b>		nicht im Agglo-Perimeter, keine oder geringe Wirkung in Agglo		

**Legende zu den Kategorien im MIV, zum richtplanerischen Koordinationsstand, zur Bewertung und Weiteres:**

Kategorie	
e	Erschliessungen
k	Kapazitätserweiterungen
o	Ortsdurchfahrten / Verträglichkeit
r	Rest
s	Verkehrssicherheit
u	Umfahrungen
1	<b>Kommentar</b>
n	Nationale Infrastruktur

Koordinationsstand	
VO	Vororientierung
ZE	Zwischenergebnis
FS	Festsetzung
Bewertung	
W	Wirtschaft
G	Gesellschaft
U	Umwelt
Allgemein	
(S)	Massnahme aus RGSK Biel/Bienne-Seeland
(J)	Massnahme aus RGSK Jura bernois

**Anhang C: Detaillierte Massnahmenübersicht Verkehr**

Massnahmen ÖV > 4 Mio. CHF		Bewertung										Zusatzkriterien				Kosten					Zusatzinfo					
Nummer	Massnahme	W	W	W	G	G	G	U	U	U	Gesamtbeurteilung				Nutzen / Kosten	Agglomerationsrelevanz	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Konsolidierungsgrad	Investitionen in Mio. CHF					Mifinanzierbarkeit	Koordinationsstand	Kommentar
											Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total					Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitionskosten			
<b>RGSK Biel/Bienne-Seeland</b>																										
ÖV-Str-2 B 5.04	Busbevorzugung Agglo Biel (Massnahmenpaket A 2019 – 2022)	2	1	1	0	1	0	1	0	1	4	1	2	7	a	a	a	b		4.0			4.0	x	ZE	
ÖV-Str-2 B 5.03	Busbevorzugung Lyss (A-Massnahme 2019 – 2022)	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	2	a	a	b	a		1.1			1.1	x	ZE	
ÖV-Tram-1	Regiotram (neue ÖV-Achse Agglomeration Biel)	2	1	3	3	1	1	1	0	2	6	5	3	14	b	a	b	b				253.2	253.2	x	ZE	
ÖV-Str-2 B 5.05	Busbevorzugung Bahnhof Aarberg														b	d	b	b	1.0	1.0			2.0		ZE	
ÖV-Reg-1.4	SBB-Doppelspur Ligerz																			130.0	130.0	130.0	390.0		1)	
ÖV-Str-2 B 5.02	Busbevorzugung Agglo Biel (Massnahmenpaket A2 2015-18)																		2.0				2.0		ZE	
ÖV-Str-2 B 5.01	Busbevorzugung Agglo Biel (Massnahmenpaket A1 2011-14)																		1.8				1.8		ZE	
ÖV-Str-2	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung														a	a										
ÖV-Reg-2.1	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI																								ZE	1)
ÖV-W-1	ÖV-Knoten Bahnhof / Masterplan Biel/Bienne																								FS	
ÖV-Reg-1.3	Bauliche Anpassungen diverse Bahnhaltstellen																									
ÖV-Reg-1.5	Doppelspurausbauten Bern-Neuenburg BN																									
ÖV-Reg-1.6	3. Spur Mett-Lengnau																									
<b>RGSK Jura bernois</b>																										
ÖV-Reg-1.09	Tunnel du Weissenstein, Gänsbrunnen - Oberdorf																					170.0	170.0	-	1)	
ÖV-Reg-1.04	Aménagements de la Gare de Moutier																					50.0	50.0	VO	1)	
ÖV-Reg-1.06	Doublement de la voie Cortébert																					40.0	40.0	ZE	1)	
ÖV-Reg-1.07	Doublement de la voie La Heutte - Péry																					38.0	38.0	ZE	1)	
ÖV-Reg-1.05	Amélioration de l'offre Tavannes, Plateau d'Orange																								ZE	1)
ÖV-Reg-1.08	Mesures d'accélération dans les Gorges de Court																								VO	1)
<b>RGSK Oberaargau</b>																										
ÖV-Str 1.1	Langenthal: Aarwangenstrasse, Priorisierung Bus	2	0	1	0	1	0	2	0	0	3	1	2	6	a	a	a	a		4.0			4.0	x	ZE	
ÖV-FV-2.01	IC-Verbindung Langenthal-Herzogenbuchsee																									
ÖV-Reg-2.01	Schnellzugverbindung Langenthal-Huttwil																									
<b>RGSK Emmental</b>																										
ÖV-Reg-2-03	Wendemöglichkeit Bätterkinden Nord, Doppelspur und Ausbau Bahnhof Bätterkinden																			45.0			45.0		VO	1)
ÖV-Reg-2-05	Ausbau Bahnhof Ramsei																			30.0			30.0		VO	2)
ÖV-Reg-2.02	Umbau Bahnhof: Kirchberg-Alchenflüh																				26.0		26.0		VO	2)
ÖV-Reg-2-01	Ausbau Burgdorf, Bahnhof Steinhof																			14.0			14.0		VO	2)
ÖV-Str-3	Burgdorf, neuer Bushof und Bahnhofplatz														a	a	a			6.6			6.6	x	FS	

Legende: 1) STEP 2025 / STEP 2030 / BIF: Die Finanzierung erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes  
 2) Leistungsvereinbarung: Die Finanzierung erfolgt über die jeweilige Leistungsvereinbarung  
 3) ZEB: Die Finanzierung erfolgt über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) durch den Bund

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen ÖV > 4 Mio. CHF		Bewertung											Zusatzkriterien				Kosten					Zusatzinfo					
Nummer	Massnahme	W	W	W	G	G	G	U	U	U	Gesamtbeurteilung				Nutzen / Kosten	Agglomerationsrelevanz	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Konsolidierungsgrad	Investitionen in Mio. CHF					Mittelfinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand	Kommentar	
											Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total					Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten				
<b>RGSK Bern-Mittelland</b>																											
ÖV-FV-1-a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 1: Bausteine 1, 3 und 4	3	1	2	2	3	2	2	0	1	6	7	3	16	a	a	a	a		9.0	48.0	3.0	60.0	x	FS		
ÖV-Tram-1	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	2	2	3	1	2	1	2	0	2	7	4	4	15	a	a	a	a		64.0			64.0	x	FS		
ÖV-Tram-2	Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)	2	0	1	2	2	1	0	0	1	3	5	1	9	a	a	a	a			106.2		106.2	x	ZE		
ÖV-Reg-2	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern	2	1	1	2	2	0	1	0	0	4	4	1	9	a	a	a	a		11.0			11.0	x	FS 1)		
ÖV-Reg-3	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld	2	1	1	2	2	0	1	0	0	4	4	1	9	a	a	b	b			8.0		8.0	x	ZE 1)		
ÖV-Reg-6	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Waldegg	1	0	1	1	1	1	1	0	0	2	3	1	6	a	a	a	b			4.0		4.0	x	ZE 1)		
ÖV-Reg-4	Bern, ÖV-Knotenpunkt Wankdorf	1	0	2	2	2	1	1	0	0	3	5	1	9	b	a	b	a		78.1			78.1	x	VO 2)		
ÖV-Reg-5	Jegenstorf, ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf	2	0	1	1	1	0	1	0	0	3	2	1	6	b	a	a	b			50.0		50.0	ZE	2)		
ÖV-FV-1-b	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 2: Baustein 2	1	1	0	0	3	1	0	0	0	2	4	0	6	b	a	a	a		3.3	29.7		33.0	x	FS		
ÖV-Reg-7	Stettlen, ÖV-Knotenpunkt Stettlen	1	0	1	1	1	0	1	0	0	2	2	1	5	b	b		b			20.0		20.0		VO 2)		
ÖV-FV-1c	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Seitliche Erweiterung SBB																					870.0		870.0		ZE	
ÖV-FV-3	Gümligen-Münsingen, 3. Gleis, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen																				305.0	305.0	610.0		ZE 1)		
ÖV-FV-2	Bern, Entflechtung Holligen																				88.4	176.8	176.8	442.0		ZE 1)	
ÖV-Reg-8-d	Mauss-Gümmenen, Doppelspurausbau Saaneviadukt																				40.5			40.5		FS 2)	
ÖV-Reg-10_B	S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur 2. Priorität (s.u.)																						27.2		27.2		ZE 2)
ÖV-Reg-8-c	Köniz, Doppelspurausbau Liebefeld-Köniz																					13.5	13.5	27.0		ZE 1)	
ÖV-Reg-8-a	Jegenstorf-Grafenried, Doppelspurausbau																				25.0			25.0		ZE 1)	
ÖV-Reg-8-b	Bätterkinden - Büren zum Hof, Ausbau																				20.0			20.0		ZE 1)	
ÖV-Reg-9	Bern, Wendegleis Brünnen																					20.0		20.0		ZE 1)	
ÖV-Reg-8-e	Muri, Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl-Gümligen																					9.6		9.6		ZE 1)	
ÖV-Reg-8-f	Muri, Doppelspurausbau Tram 6 Gümligen-Siloah																				7.1			7.1		ZE 1)	

Legende: 1) STEP 2025 / STEP 2030 / BIF: Die Finanzierung erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes  
 2) Leistungsvereinbarung: Die Finanzierung erfolgt über die jeweilige Leistungsvereinbarung  
 3) ZEB: Die Finanzierung erfolgt über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) durch den Bund

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen ÖV > 4 Mio. CHF		Bewertung											Zusatzkriterien				Kosten					Zusatzinfo				
Nummer	Massnahme	ÖV-Angebot und ÖV-Erreichbarkeit erhalten resp. verbessert	Erreichbarkeit MV erhalten resp. verbessert	Konzentration Arbeiten und Wohnen in Koordination mit Verkehrssystem	Verbesserung Qualität des öffentlichen Raums	Attraktivität LV / Intermodalität erhöht	Mehr objektive und subjektive Verkehrssicherheit	Weniger Lärm- und Luftbelastung und CO2-Emissionen	Erhaltung und Aufwertung von Natur und Landschaft	Begrenzung der Flächenbeanspruchung und der Zersiedelung	Gesamtbeurteilung				Nutzen / Kosten	Agglomerationsrelevanz	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Konsolidierungsgrad	Investitionen in Mio. CHF					Mittelfinanzierbarkeit	Koordinationsstand	Kommentar
		W	W	W	G	G	G	U	U	U	Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total					Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitionskosten			
<b>RGSK Thun Oberland-West</b>																										
ÖV-Reg-9-l	Zweisimmen, Umbau des Bahnhofs inkl. Umspuranlage für Trans Golden Pass																		57.7				57.7	ZE	2)	
ÖV-Reg-8-a	Uetendorf, Perronverlängerung, Dopperspurausbau Uetendorf - Uetendorf Allmend																							FS	3)	
ÖV-Reg-9-f	Därstetten, Perronanp., Umbau Kreuzungsstat., Option: Niveauübergang Kantonsstr. aufheben																							ZE	2)	
ÖV-Reg-8-b	Seftigen, Perronverlängerung																							FS	2)	
ÖV-Reg-9-e	Erlenbach, Perronanpassungen, Umbau Kreuzungsstation																							ZE	2)	
ÖV-Reg-9-c	Eifeld, Perronverlängerung, Ausbau zur Kreuzungsstation																			10.0				11.5	ZE	3)
ÖV-Reg-9-h	Boltigen, Perronanpassungen, Umbau Kreuzungsstation																							10.0	ZE	2)
ÖV-Reg-9-g	Oberwil, Perronanpassungen, Umbau Kreuzungsstation																							8.5	ZE	2)
ÖV-Reg-9-i	Weissenbach, Prüfung Aufhebung der Haltestelle, Bogenbegradigung, Kreuzungsgleis																							8.0	ZE	2)
ÖV-Reg-9-m	Wimmis - Burgholz, Aufhebung Niveauübergang																								ZE	2)
ÖV-Reg-3-f	Agglomeration, Neue S-Bahnbindung ESP Thun Nord																								VO	1)
ÖV-FV-6	ÖV-Anbindung Frutigen																								AL	1)
<b>RGSK Oberland-Ost</b>																										
ÖV-FV-1	Öffentlicher Verkehr																								FS	
ÖV-Reg-1-2	Lütschental, Dopperspurausbau Zweilütschental-Lütschental																								VO	
ÖV-Reg-1-5	Lauterbrunnen, Perron Verbreiterung WAB-Haltestelle Wengen																								VO	2)
ÖV-Str-1	Öffentlicher Verkehr																								FS	

- Legende: 1) STEP 2025 / STEP 2030 / BIF: Die Finanzierung erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes  
 2) Leistungsvereinbarung: Die Finanzierung erfolgt über die jeweilige Leistungsvereinbarung  
 3) ZEB: Die Finanzierung erfolgt über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) durch den Bund

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen ÖV < 4 Mio. CHF		Bewertung				Kosten					Zusatzinfo		
Nummer	Massnahme	Gesamtbeurteilung				Investitionen in Mio. CHF					Mitfinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand	Kommentar
		Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten			
<b>RGSK Biel/Bienne-Seeland</b>													
ÖV-Str-3	Aarberg, Busbahnhof neu	1	1	1	3	1.0	1.0			2.0		ZE	
ÖV-Reg-1.1	Bahnhaltestelle Buswil: Platzgestaltung, Verlängerung Unterführung sowie Verbreiterung Bahnunterführung					3.5				3.5	x	ZE	
ÖV-Reg-1.2	Bahnhaltestelle Lyss					0.8				0.8	x	ZE	
<b>RGSK Jura bernois</b>													
ÖV-Reg-1.01	Bahnhaltestelle Saint-Imier, la Clé					3.5				3.5		FS	1)
ÖV-Reg-1.02-a	Bahnhaltestelle Villeret, les Faverges							3.5		3.5		ZE	1)
ÖV-Reg-1.03	Bévilard (Bahnhaltestelle Valbirse, la Cray)							3.5		3.5		ZE	1)
<b>RGSK Oberrargau</b>													
ÖV-Str 1.3	Langenthal: Bushaltestelle Wiesenstrasse Verlegung	2	1	1	4				1.2	1.2	x		
ÖV-Str 1.2	Langenthal: ÖV-Erschliessung Oberhard	1	1	1	3				1.2	1.2	x	ZE	
ÖV-W 1	Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal												
<b>RGSK Emmental</b>													
ÖV-Reg-2.06	Ausbau Bahnhof Hasle-Rüegsau							2.0		2.0		VO	2)
<b>RGSK Bern-Mittelland</b>													
ÖV-Reg-11	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern	1	2	1	4		2.0			2.0	x	FS	
ÖV-Reg-1	Stettlen, Verlegung Station Deisswil					2.6				2.6		FS	2)
ÖV-Reg-10_A	S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur 1. Priorität: Fraubrunnen							1.0		1.0		ZE	2)
ÖV-Reg-12	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Niederwangen					0.8				0.8		ZE	
<b>RGSK Thun Oberland-West</b>													
ÖV-Str-3-b	Agglomeration, Verbessern der ÖV-Erschliessung, Korridor Thun Nordwest - Uetendorf					2.0				2.0	x	VO	
ÖV-Str-3-c	Agglomeration, Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord					0.5				0.5	x	VO	
ÖV-Str-3-d	Agglomeration, Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Bahnhof Steffisburg - ESP Thun Nord					0.5				0.5	x	VO	
ÖV-Str-3-e	Agglomeration, Zusätzliche Linienführung, -optimierung ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd						0.5			0.5	x	VO	
ÖV-Reg-9-k	Grubenwald, Prüfung Aufhebung der Haltestelle						0.2			0.2		ZE	
<b>RGSK Oberland-Ost</b>													
ÖV-Str-1-1	Beatenberg, Ausbau Bhendenkehr					1.0				1.0		FS	

- Legende: 1) STEP 2025 / STEP 2030 / BIF: Die Finanzierung erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes  
 2) Leistungsvereinbarung: Die Finanzierung erfolgt über die jeweilige Leistungsvereinbarung  
 3) ZEB: Die Finanzierung erfolgt über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) durch den Bund

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen MIV > 4 Mio. CHF		Bewertung										Zusatzkriterien				Kosten					Zusatzinfo					
Nummer	Massnahme	OV-Angebot und ÖV-Ereichbarkeit erhalten resp. verbessert	Erreichbarkeit MIV erhalten resp. verbessert	Konzentration Arbeiten und Wohnen in Koordination mit Verkehrssystem	Verbesserung Qualität des öffentlichen Raums	Attraktivität LV / Intermodalität erhöht	Mehr objektive und subjektive Verkehrssicherheit	Weniger Lärm- und Luftbelastung und CO2-Emissionen	Erhaltung und Aufwertung von Natur und Landschaft	Begrenzung der Flächenbeanspruchung und der Zersiedelung	Gesamtbeurteilung				Nutzen / Kosten	Agglomerationsrelevanz	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Konsolidierungsgrad	Investitionen in Mio. CHF					Mifinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand	
		W	W	W	G	G	G	U	U	U	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total					Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten			
<b>RGSK Biel/Bienne-Seeland</b>																										
MIV-O-3	Korridor Aegerten-Studen (Realisierung Betriebs- und Gestaltungskonzept)	0	1	1	2	2	2	1	0	0	2	6	1	9	a	b	b	c	1.8	3.5	1.8		7.0	x	VO	
MIV-O-3.02	Korridor Aegerten-Studen-Worben, Ortsdurchfahrt Studen	0	1	1	2	2	2	1	0	0	2	6	1	9	a	b	b	c			4.0		4.0	x	VO	
MIV-O-3.01	Korridor Aegerten-Studen-Worben, Ortsdurchfahrt Aegerten	0	1	1	2	2	2	1	0	0	2	6	1	9	a	b	b	c	3.0				3.0	x	FS	
MIV-O-3.03	Korridor Aegerten-Studen-Worben, Ortsdurchfahrt Worben	0	1	1	2	2	2	1	0	0	2	6	1	9	a	b	b	c			3.0		3.0	x	VO	
MIV-O-2.01	Korridor rechtes Bielerseeufer, Möriegen, Bahnhofstasse	0	1	1	2	1	2	1	0	0	2	5	1	8	a	a	a	a							FS	
MIV-O-2.02	Korridor rechtes Bielerseeufer, Möriegenkurve	0	1	1	2	1	2	1	0	0	2	5	1	8	a	a	a	a							FS	
MIV-O-2.03	Korridor rechtes Bielerseeufer, Sutz-Latringen, Ortsdurchfahrt	0	1	1	2	1	2	1	0	0	2	5	1	8	a	a	a	a							FS	
MIV-O-2.04	Korridor rechtes Bielerseeufer, Ipsach, Ortsdurchfahrt	0	1	1	2	1	2	1	0	0	2	5	1	8	a	a	a	a						x	FS	
MIV-O-2.05	Korridor rechtes Bielerseeufer, Ipsach-Sutz, Radstreifen	0	1	1	2	1	2	1	0	0	2	5	1	8	a	a	a	a							FS	
MIV-O-2.06	Korridor rechtes Bielerseeufer, Möriegen-Gerolfingen, Radstreifen	0	1	1	2	1	2	1	0	0	2	5	1	8	a	a	a	a							FS	
MIV-O-2.07	Korridor rechtes Bielerseeufer, Umgestaltung Ortseingang Latringen-West	0	1	1	2	1	2	1	0	0	2	5	1	8	a	a	a	a							FS	
MIV-O-2	Korridor rechtes Bielerseeufer (Etappenweise Realisierung BGK)	0	1	1	2	1	2	1	0	0	2	5	1	8	a	a	a	a	2.9		2.1		5.0	x	FS	
MIV-O-4	Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung (Biel, Madretsch, etc.)	0	0	1	2	2	2	1	0	0	1	6	1	8	a	a	a	b	5.0				5.0		FS	
MIV-E-1-1	Biel, Spitalzubringer	1	2	1	0	0	0	1	-2	-1	4	0	-2	2	c	b	a	b	6.0				6.0		FS	
MIV-E-1-2	Lyss, Erschliessung Industriezone Nord	0	1	1	0	0	0	1	-3	-1	2	0	-3	-1	c	b	b	c			15.0	15.0	30.0		ZE	
MIV-N-2	Vollanschluss Studen																		4.2		5.0	5.0	10.0	4.2	x	ZE
MIV-O-1-1	Lyss, Sanierung Ortsdurchfahrt																									FS
MIV-N-1-1a	A5 Umfahrung Biel, Ostast																									FS
MIV-N-1-1b	A5 Umfahrung Biel, Brüggmoos																									FS
MIV-N-1-1c	A5 Umfahrung Biel, Westast																									FS
MIV-N-1-1d	A5 Umfahrung Biel, Zubringer																									FS
MIV-N-1-2	A5 Sanierung linkes Bielerseeufer																									ZE
MIV-N-1-3	Vollanschluss A 16 Reuchenette																									ZE
MIV-O-4 B 8.01	Verkehrsberuhigung Agglo Biel / Lyss																									FS
MIV-O-4 B 8.02	Plätze und Aufenthaltsbereiche Agglo Biel / Lyss																									FS
MIV-O-4 B 8.03	Innenstadt Biel																									FS
MIV-O-4 B 8.04	Madretsch, Linden / Mösligquartier																									FS
MIV-O-4 B 8.05	Mühlefeld																									FS
MIV-O-4 B 8.08	Weitere Gemeinden																									FS
<b>RGSK Jura bernois</b>																										
TIM-C-01	Loveresse	0	2	0	0	0	1	0	-1	-1	2	1	-2	1	c	c	b	b			2.2	2.2	4.4		VO	
TIM-TV-01a	Saint-Imier, requalification de la route cantonale																		5.8				5.8		VO	
TIM-VA-01	Tramelan, Lovières																									VO
TIM-A-03	Etude de corridor Tavannes - Moutier - Corcelles																									VO



11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen MIV > 4 Mio. CHF		Bewertung											Zusatzkriterien				Kosten					Zusatzinfo			
Nummer	Massnahme	W	W	W	G	G	G	U	U	U	Gesamtbeurteilung				Nutzen / Kosten	Agglomerationsrelevanz	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Konsolidierungsgrad	Investitionen in Mio. CHF					Mittelfinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand
											Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total					Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitionskosten		
<b>RGSK Oberaargau</b>																									
MIV-U-2.01	Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal (Umfahrung)	1	3	2	3	2	3	2	-2	-1	6	8	-1	13	a	c	b	a		13.6	108.8	13.6	136.0		ZE
MIV-O-2.19	Hutwil: Sanierung Luzernstrasse	1	1	1	1	1	1	0	0	0	3	3	0	6	a	d	c	b			7.0		7.0		ZE
MIV-O-1.1	Umgestaltung Knoten: Bützberg-/ Eisenbahnstrasse, Bützberg-/ Ringstrasse	1	2	0	0	1	1	1	0	0	3	2	1	6	a	a	b	a		6.9			6.9	x	FS
MIV-O-2.03	Roggwil: Sanierung Ortsdurchfahrt	0	1	1	1	1	1	0	0	0	2	3	0	5	a	d	c	b	6.6				6.6		ZE
MIV-U-2.02	Umfahrung Herzogenbuchsee	0	1	1	1	1	0	1	-1	0	2	2	0	4	c	c	c	c				30.0	30.0		VO
MIV-S-2.13	Sanierung Bahnübergang Aarwangenstrasse/Bipperstrasse																								ZE
MIV-U-2.03	Umfahrung Niederbipp																								VO
MIV-S-2.05	Sanierung Wiedlisbach – Oberbipp – Niederbipp																								VO
<b>RGSK Emmental</b>																									
MIV-U-1-02	Verkehrssanierung BOH, Abschnitt Oberburg (Umfahrung)	2	3	2	2	2	3	2	-2	-1	7	7	-1	13	a	a	b	a	2.4	9.8	122.0	109.8	244.0	x	FS
MIV-U-1-03	Verkehrssanierung BOH, Abschnitt Hasle (Umfahrung)	2	3	1	3	2	3	2	-2	-1	6	8	-1	13	a	c	b	a	2.4	2.4	19.2	96.0	120.0		FS
MIV-O-1-01	Verkehrssanierung BOH, Abschnitt Burgdorf (Ortsdurchfahrt)	2	1	2	1	1	1	1	2	0	5	3	3	11	a	a	b	a	1.1	5.7	33.1	17.1	57.0	x	FS
MIV-O-3.30	Verkehrssanierung Schloss - Spital, Burgdorf	1	1	1	2	1	2	0	0	0	3	5	0	8	a	a	b	b			4.8		4.8	x	ZE
MIV-O-3.13	Sanierung Ortsdurchfahrt Koppigen	0	1	1	1	1	1	0	0	0	2	3	0	5	a	d	c	c				5.0	5.0		VO
MIV-O-3.08	Sanierung Ortsdurchfahrt Langnau, Gerbeplatz - Lindehole	0	1	1	1	1	1	0	0	0	2	3	0	5	a	d	c	c		4.0			4.0		VO
MIV-O-2	Burgdorf, Umbau Ortsdurchfahrt																		13.1				13.1	x	FS

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen MIV > 4 Mio. CHF		Bewertung													Zusatzkriterien				Kosten					Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	OV-Angebot und ÖV-Ereichbarkeit erhalten resp. verbessert	Erreichbarkeit MIV erhalten resp. verbessert	Konzentration Arbeiten und Wohnen in Koordination mit Verkehrssystem	Verbesserung Qualität des öffentlichen Raums	Attraktivität LV / Intermodalität erhöht	Mehr objektive und subjektive Verkehrssicherheit	Weniger Lärm- und Luftbelastung und CO2-Emissionen	Erhaltung und Aufwertung von Natur und Landschaft	Begrenzung der Flächenbeanspruchung und der Zersiedelung	Gesamtbeurteilung				Nutzen / Kosten	Agglomerationsrelevanz	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Konsolidierungsgrad	Investitionen in Mio. CHF					Mifinanzialität IF	Koordinationsstand
		W	W	W	G	G	G	U	U	U	Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total					Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten		
<b>RGSK Bern-Mittelland</b>																									
MIV-E-4	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	2	3	2	2	1	1	0	-2	1	7	4	-1	10	a	a	a	a		18.7			18.7	x	FS
MIV-E-3	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	1	1	2	2	2	2	1	-2	1	4	6	0	10	a	a	b	b			10.0		10.0	x	ZE
MIV-O-21	Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen	1	1	2	2	2	1	0	0	1	4	5	1	10	a	a	a	a		7.0			7.0	x	VO
MIV-O-3	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	0	0	1	3	2	2	1	0	1	1	7	2	10	a	a	b	b		4.0			4.0		VO
MIV-O-2	Vechigen, Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	1	1	1	2	2	2	0	0	0	3	6	0	9	a	a	a	a	6.5				6.5	x	ZE
MIV-O-6b	Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse (Glaisersatz)	1	1	2	1	1	1	0	0	0	4	3	0	7	a	a	b	c		6.0			6.0	x	ZE
MIV-O-6a	Bern, Weissensteinstrasse TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli	1	1	2	1	1	1	0	0	0	4	3	0	7	a	a	b	c			4.0		4.0	x	ZE
MIV-O-6c	Bern, Weissensteinstrasse TP3+4 Pestalozzistrasse bis Kreisel Beaumont	1	1	2	1	1	1	0	0	0	4	3	0	7	a	a	b	c			4.0		4.0	x	VO
MIV-O-12	Oberdiessbach, vertragliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	3	0	3	a	c	b	c		4.4			4.4		VO
MIV-O-10	Toffen, vertragliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	3	0	3	a	c	b	c				4.3	4.3	x	VO
MIV-O-20	Bern, Seftigenstrasse	1	1	1	1	1	1	0	0	0	3	3	0	6	b	a	c	b			30.0		30.0	x	VO
MIV-K-7	Belp, Umfahrung Südost	2	2	1	1	1	1	0	-2	0	5	3	-2	6	b	a	b	b				13.1	13.1	x	VO
MIV-K-3	Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz	0	1	1	1	2	1	0	-2	1	2	4	-1	5	b	b	a	c			5.7		5.7	x	VO
MIV-K-5	Rubigen, Korrektur Belpstrasse	1	2	1	0	1	0	0	-1	0	4	1	-1	4	b	a	a	a		7.0			7.0		FS
MIV-O-8	Konolfingen, vertragliche Gestaltung Burgdorfstrasse	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	3	0	3	b	b	c	c			5.0		5.0	x	VO
MIV-O-5	Bern, Inselplatz	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	2	1	4	c	a	a	b			20.0		20.0	x	ZE
MIV-S-2	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten																								ZE
<b>RGSK Thun Oberland-West</b>																									
MIV-O-1.2-b	Seftigen, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	3	2	5	a	c	b	b	4.0				4.0	x	ZE
MIV-O-8-Ad	Oberwil, Pfaffenriedbrücke: Gehweg, Fahrbahnverbreiterung, ausserorts	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	3	a						4.4		4.4		ZE
MIV-O-8-Ae	Boltigen Sanierung Garvenkurve, ausserorts	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	3	a						4.0		4.0		ZE
MIV-E-15-a	Thun, Lüssispange, Neue Verbindung Pfandenstrasse - Weststrasse	0	1	1	0	1	1	1	-1	1	2	2	1	5	b	b	c	c			9.5		9.5	x	ZE
MIV-O-8-la	Latterbach, Sanierung Ortsdurchfahrt (Studie: E1-E5)	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	3	0	3	b	b			2.5		2.5		5.0		ZE
MIV-O-8-Ac	Oberwil: Ausbau Simmenweidli, ausserorts	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	3	b						4.0		4.0		ZE
MIV-O-8-le	Oberwil, Sanierung Heideweidli	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	3	b					2.0	2.0		4.0		ZE
MIV-O-3-a	Agglomeration, Bypass Thun Nord																		145.0				145.0	x	FS
MIV-E-13-a	Thun, Erschliessung Ringstrasse: gelbe Strecke																		6.5				6.5	x	FS
MIV-O-8-lg	Boltigen, Sanierung Ortsdurchfahrt																		6.0				6.0		FS
MIV-O-9-a	Frutigen, Sanierung Ortsdurchfahrt (Unfallschwerpunkt 1002)																		5.0				5.0		ZE
MIV-E-14-a	Steffisburg, Neue Erschliessungsstrasse ab Kreisel Glättimühli																		4.7				4.7	x	FS
MIV-O-1.1-d	Spiez, Umgestaltung Oberlandstrasse und Lötschbergplatz																		4.3				4.3	x	FS
MIV-O-3-b	Steffisburg, Busbevorzugung Bernstrasse																							x	FS
MIV-O-3-c	Thun, Busbevorzugung Allmendstrasse																							x	FS
MIV-O-3-d	Steffisburg, Neuorganisation Bernstrasse																							x	FS
MIV-S-1.2-e	Thun, Sanierung Knoten Frutigenstrasse/Talackerstrasse (Unfallschwerpunkt 1003)																							x	FS
MIV-S-1.2-i	Thun, Sanierung Kreisel Frutigenstrasse/Seestrasse (Unfallschwerpunkt 1036)																							x	FS
MIV-S-1.2-q	Thun, Sanierung Kreisel Länggasse/Burgerstrasse																							x	VO
MIV-U-6	Neue Aarequerung Thun Süd																							x	VO
MIV-U-7	Trasseerhaltung Kernumfahrung Thun / Hübelitunnel																							x	ZE



11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen MIV < 4 Mio. CHF		Bewertung				Kosten					Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Gesamtbeurteilung				Investitionen in Mio. CHF					Mitfinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand
		Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten		
<b>RGSK Biel/Bienne-Seeland</b>												
MIV-O-1-4	Aarberg, Bärenkreuzung Bahnhofstrasse - Murtenstrasse					3.0				3.0		VO
MIV-O-1-2	Lyss, Umgestaltung Autobahnanschluss Lyss Nord					2.5				2.5		FS
MIV-S-1-1	Rapperswil, Kreisel Schönbrunnen					1.1				1.1		ZE
MIV-S-1-4	Täuffelen, Moosgasse					0.9				0.9		FS
MIV-O-1-3	Lyss, Sanierung Ortsdurchfahrt Marktplatz					0.8				0.8		FS
MIV-S-1-2	Radelfingen, Kreuzung Landerswil					0.7				0.7		VO
MIV-S-1-3	Ins, Kreuzung Weberhof					0.7				0.7		ZE
MIV-O-1-5	Büren, Begegnungszone					0.2				0.2		VO
<b>RGSK Jura bernois</b>												
TIM-TV-06	Moutier, requalification de la route cantonale							1.3	1.3	2.6		VO
TIM-TV-02	Tavannes, requalification de la route cantonale							1.2	1.2	2.4		ZE
TIM-AC-01	Petit-Val, Pichoux, tunnel de Sapran					1.0	1.0			2.0		FS
TIM-A-01	Tramelan, Les Reussilles					1.0	1.0			2.0		ZE
TIM-A-02	Moutier - Roches, Gorges de Moutier					1.0	1.0			2.0		FS
TIM-TV-04	Plateau de Diesse, traversée du village						1.0	1.0		1.9		FS
TIM-TV-07	Valbirse, requalification de la route cantonale								1.4	1.4		ZE
TIM-TV-08	Sonceboz-Sombeval, requalification de la route cantonale								1.3	1.3		VO
TIM-TV-03	Reconvilier, Espace-gare						0.5	0.5		0.9		ZE
TIM-TV-05	Orvin, traversée du village						0.4	0.4		0.7		ZE
TIM-S-01-b	Renan - La Cibourg						0.2	0.2		0.3		VO
TIM-S-01-a	Courtelary, Contour Wittmer						0.1	0.1		0.1		VO
TIM-TV-01b	Saint-Imier, plan général de la circulation											VO
TIM-S-01-c	Roches, après la STEP											VO

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen MIV < 4 Mio. CHF		Bewertung				Kosten					Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Gesamtbeurteilung				Investitionen in Mio. CHF					Mifinanzierbarkei/F	Koordinationsstand
		Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten		
<b>RGSK Oberaargau</b>												
MIV-O-1.2	Entlastung Stadtzentrum: Neue Verkehrsführung MIV, integrale Umgestaltung mit Massnahmen für LV	2	2	1	5		3.4	0.4		3.8	x	VO
MIV-O-1.3	Entlastung Stadtzentrum: Aufwertung der Hasenmattstrasse zur Hauptachse	2	2	1	5		0.6	2.4		3.0	x	VO
MIV-O-1.5.3	Langenthal: Erhöhung MIV-Netzwidestand: Eisenbahnstrasse (Bützbergstr.-Thunstettenstr.)	2	2	1	5		0.9	0.1		1.0	x	FS
MIV-O-1.6	Langenthal: Erhöhung MIV-Netzwidestand in Quartieren: Tempo-30-Zonen/ Begegnungszonen	0	3	1	4		3.0			3.0	x	FS
MIV-O-1.5.5	Langenthal: Erhöhung MIV-Netzwidestand: Lotzwilstrasse	0	2	1	3		3.4	0.4		3.8	x	FS
MIV-O 1.4.1	Erhöhung NW Bützbergstrasse - Bahnhofstr. - St. Urbanstrasse (Ringstr. - Spitalplatz)	1	1	1	3	3.2				3.2		FS
MIV-O-1.5.4	Langenthal: Erhöhung MIV-Netzwidestand: Mittelstrasse	0	2	1	3			0.9	1.8	2.7	x	ZE
MIV-O-1.5.2	Langenthal: Erhöhung MIV-Netzwidestand: Eisenbahnstrasse (Bützbergstr.-Bahnhofpl.)	0	2	1	3		1.7	0.2		1.9	x	FS
MIV-O 1.4.2	Erhöhung NW Aarwangenstrasse (Bahnhofstr. - Waldhofstr.)	1	1	1	3	1.6				1.6		FS
MIV-O-1.5.1	Langenthal: Erhöhung MIV-Netzwidestand: Zieglerstrasse und Jurastrasse	0	2	1	3		1.2	0.1		1.3	x	FS
MIV-O 1.4.3	Durchfahrtsverbot Stadtzentrum für LKW (nur Anlieferung)	1	1	1	3		0.1	0.1		0.1		FS
MIV-S 1	Umgestaltung Knoten Hambüelstrasse	0	1	0	1				1.0	1.0	x	ZE
MIV-O-2.16	Huttwil: Sanierung Langenthalstrasse						1.9	1.9		3.7		ZE
MIV-O-2.02	Niederbipp: Umgestaltung Ortsdurchfahrt					3.3				3.3		FS
MIV-O-2.11	Madiswil: Sanierung Ortsdurchfahrt								3.2	3.2		VO
MIV-O-2.05	Huttwil: Sanierung Bahnhofstr. / Marktgasse					3.0				3.0		ZE
MIV-O-2.18	Huttwil: Sanierung Bemstrasse						3.0			3.0		ZE
MIV-O-2.10	Heimenhausen: Sanierung Ortsdurchfahrt Röthenbach								2.7	2.7		VO
MIV-S-2.02	Hermiswil: Strassenverbreiterung Hermiswil - Bettenhausen					2.7				2.7		FS
MIV-O-2.04	Lotzwil: Sanierung Ortsdurchfahrt						2.5			2.5		ZE
MIV-O-2.15	Niederbipp: Umgestaltung Dorfstrasse, Wydenstrasse					1.3	1.3			2.5		VO
MIV-S-2.08	Roggwil: Sanierung Mumenthalstrasse - Kaltenherberge						1.3	1.3		2.5		ZE
MIV-S-2.14	Thörigen: Strassenverbreiterung Thörigen – Bleienbach (ausserorts)						2.5			2.5		FS
MIV-O-2.07	Herzogenbuchsee: Sanierung Wangenstrasse Süd						1.2	1.2		2.4		VO
MIV-O-2.12	Rohrbach: Sanierung Ortsdurchfahrt								2.0	2.0		VO
MIV-S-2.10	Aarwangen: Knotenumbau Industrie-/Langenthalstrasse					1.0	1.0			2.0		VO
MIV-O-2.08	Ursenbach: Sanierung Ortsdurchfahrt						0.9	0.9		1.8		VO
MIV-O-2.13	Melchnau: Sanierung Ortsdurchfahrt								1.8	1.8		VO
MIV-S-2.03	Seeberg: Strassenverbreiterung Wynigen - Riedwil						1.8			1.8		VO
MIV-O-2.09	Herzogenbuchsee: Sanierung Wangenstrasse Nord							1.7		1.7		VO
MIV-S-2.04	Lotzwil: Verbreiterung Gutenburg – Madiswil								1.7	1.7		VO
MIV-S-2.15	Herzogenbuchsee: Ausbau und Sanierung Luzernstrasse Oberönz					1.7				1.7		FS
MIV-O-2.14	Gondiswil: Sanierung Ortsdurchfahrt								1.3	1.3		VO
MIV-O-2.06	Hermiswil: Sanierung Ortsdurchfahrt						1.2			1.2		VO
MIV-O-2.17	Huttwil: Sanierung Eriswilstrasse						1.1			1.1		ZE
MIV-O-2.20	Sanierung Ortsdurchfahrt Bettenhausen – Thörigen						1.0			1.0		VO
MIV-S-2.01	Seeberg: Strassenverbreiterung Riedwil - Hermiswil					1.0				1.0		FS
MIV-S-2.06	Wangen a. A.: Sanierung Knoten Allmend								0.8	0.8		VO
MIV-S-2.07	Gondiswil: Verbreiterung Gondiswil bis Kantonsgrenze								0.5	0.5		VO
MIV-S-2.11	Herzogenbuchsee: Verbreiterung Aeschstrasse, Verbesserung Kreuzungen								0.5	0.5		VO

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen MIV < 4 Mio. CHF		Bewertung				Kosten					Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Gesamtbeurteilung				Investitionen in Mio. CHF					Mitfinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand
		Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten		
<b>RGSK Emmental</b>												
MIV-O-3.29	Verkehrssanierung Kirchbergstrasse Bahnhof, Burgdorf	1	1	0	2			2.3		2.3	x	ZE
MIV-O-3.17	Sanierung Ortsdurchfahrt Wynigen								3.6	3.6		VO
MIV-O-3.02	Sanierung Ortsdurchfahrt Oeschberg, Koppigen						3.0			3.0		VO
MIV-O-3.28	Sanierung Ortsdurchfahrt Lyssach								3.0	3.0	x	VO
MIV-O-3.07	Sanierung Ortsdurchfahrt Langnau, Sägestrasse						2.5			2.5		VO
MIV-O-3.09	Sanierung Ortsdurchfahrt Hueb, Krauchthal						2.5			2.5		VO
MIV-O-3.26	Sanierung Ortsdurchfahrt Wiler + Verbreiterung Wilerfeld, Utzenstorf								2.5	2.5		VO
MIV-S-1	Lyssach, Verkehrssanierung KS 23 Industriezone					2.5				2.5	x	ZE
MIV-O-3.01	Sanierung Ortsdurchfahrt Hindelbank						2.2			2.2		ZE
MIV-O-3.05	Sanierung Ortsdurchfahrt Affoltern i. E.							2.0		2.0		VO
MIV-O-3.06	Sanierung Ortsdurchfahrt Sumiswald						2.0			2.0		ZE
MIV-O-3.12	Sanierung Ortsdurchfahrt Höchstetten								2.0	2.0		ZE
MIV-O-3.27	Sanierung Ortsdurchfahrt Trubschachen					2.0				2.0		ZE
MIV-O-3.11	Sanierung Ortsdurchfahrt Goldbach, Hasle/Lützelflüh								1.8	1.8		VO
MIV-O-3.19	Sanierung Ortsdurchfahrt Weier i.E., Affoltern								1.8	1.8		VO
MIV-O-3.21	Sanierung Ortsdurchfahrt Rohrmoos, Oberburg								1.6	1.6	x	VO
MIV-O-3.20	Sanierung Ortsdurchfahrt Krauchthal								1.5	1.5		VO
MIV-O-3.16	Sanierung Ortsdurchfahrt Schafhausen, Hasle								1.4	1.4		VO
MIV-O-3.14	Sanierung Ortsdurchfahrt Schüpbach, Signau								1.2	1.2		VO
MIV-O-3.25	Sanierung Ortsdurchfahrt Utzenstorf, Unterdorfstrasse								1.2	1.2		VO
MIV-O-3.23	Sanierung Ortsdurchfahrt Chalchmatt, Lauperswil/ Rüderswil								1.0	1.0		VO
MIV-O-3.24	Sanierung Ortsdurchfahrt Emmenmatt, Lauperswil								1.0	1.0		VO
MIV-O-3.10	Sanierung Ortsdurchfahrt Grünenmatt, Lützelflüh					0.9				0.9		ZE
MIV-O-3.18	Sanierung Ortsdurchfahrt Wynigen, Kappelerstr.						0.9			0.9		VO
MIV-O-3.15	Sanierung Poststrasse inkl. Knoten Hauptstrasse/Poststrasse, Utzenstorf								0.8	0.8		ZE
MIV-O-3.22	Sanierung Ortsdurchfahrt Rüderswil								0.5	0.5		VO
MIV-O-3.03	Umbau Ortsdurchfahrt Lauperswil						0.3			0.3		ZE
MIV-O-3.04	Sanierung Ortsdurchfahrt Schwanden						0.1			0.1		VO

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen MIV < 4 Mio. CHF		Bewertung				Kosten					Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Gesamtbeurteilung				Investitionen in Mio. CHF					Mitfinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand
		Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten		
<b>RGSK Bern-Mittelland</b>												
MIV-O-18	Deisswil, vertragliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	2	2	1	5		3.0			3.0	x	ZE
MIV-O-17	Stettlen, vertragliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	1	2	1	4		3.7			3.7	x	FS
MIV-S-1	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse	1	2	1	4			3.7		3.7	x	ZE
MIV-K-1	Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnier-, Könizstrasse	1	2	1	4		2.2			2.2	x	ZE
MIV-O-6d	Bern, Weissensteinstrasse Knoten Schwarzenburgstrasse	1	2	1	4		1.5			1.5	x	ZE
MIV-O-9	Konolfingen, neue Veloführung Unterführung Bahnhof	0	3	0	3	1.3				1.3		FS
MIV-O-19	Grosshöchstetten, vertragliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	1	2	0	3		1.0			1.0	x	ZE
MIV-O-7	Zollikofen, Verkehrssicherheit Kirchindachstrasse	0	2	0	2				3.3	3.3	x	VO
MIV-O-16	Köniz, vertragliche Gestaltung Wabersacker-/ Hessstrasse	0	2	0	2			3.0		3.0	x	VO
MIV-K-2	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	1	1	0	2			2.7		2.7	x	VO
MIV-E-1	Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn - Steigerhubelstrasse	1	1	0	2		2.5			2.5		ZE
MIV-O-1	Bern, Helvetiaplatz	0	2	0	2		2.5			2.5		ZE
MIV-K-4	Belp, Optimierung Kreisel Linde/Bussspur + Dosierung	1	0	1	2			2.0		2.0		VO
MIV-O-14	Mühlethurnen, vertragliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	0	1	0	1				3.7	3.7		VO
MIV-O-15	Biglen, vertragliche Gestaltung Sägestutz	0	1	0	1		2.2			2.2		VO
MIV-O-4	Konolfingen, Umgestaltung Kreuzplatz	0	1	0	1		2.0			2.0	x	ZE
MIV-O-13	Walkringen, vertragliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	0	1	0	1			1.7		1.7		VO
MIV-K-6	Kiesen, Kapazitätssteigerung Kreisel Bern-/ Dorfstrasse	1	0	0	1			1.0		1.0		VO
MIV-O-11	Moosseedorf, vertragliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	0	0	0	0				3.0	3.0	x	VO
MIV-W-1	Zollikofen, Konsolidierte Studie Autobahnzubringer											VO





11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen MIV < 4 Mio. CHF		Bewertung				Kosten					Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Gesamtbeurteilung				Investitionen in Mio. CHF					Mitfinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand
		Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten		
<b>RGSK Oberland-Ost</b>												
MIV-O-1-7	Brienz, Erneuerung und Sanierung Ortsdurchfahrt Brienz						1.9	1.9		3.7		ZE
MIV-O-1-3	Wilderswil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt					3.0				3.0	x	FS
MIV-S-1-1	Wilderswil, Korrektion Strasse Chrummeney - Zweilütschinen					1.5	1.5			3.0	x	VO
MIV-O-1-10	Innertkirchen, Verkehrssanierung Ortsdurchfahrt Gadmen							2.0		2.0		VO
MIV-O-1-11	Meiringen, Verkehrssanierung Ortseingang Hausen und Knoten Eisenbolgen					0.9		0.9		1.8		VO
MIV-O-1-1	Interlaken, Umbau Knoten Heimwehfluh							1.5		1.5		VO
MIV-O-1-4	Lauterbrunnen, Ausbau Ortsdurchfahrt EWL – Hotel Staubbach							1.0		1.0		ZE
MIV-O-1-5	Lauterbrunnen, Sanierung Ortseingang							0.8		0.8		VO
MIV-S-1-5	Gündlischwand, Umbau Verzweigung Zweilütschinen								0.4	0.7		VO
MIV-O-1-6	Schattenhalb, Sanierung Ortsdurchfahrt Willigen									0.6		VO
MIV-O-1-9	Beatenberg, Sanierung Strasse Beatushöhle									0.5		VO
MIV-S-1-2	Hasliberg, Korrektion Kurve Schlupf						0.3	0.3		0.5		ZE
MIV-S-1-4	Leissigen, Optimierung Abzweigung Krattigstrasse						0.5			0.5		VO
MIV-O-1-8	Brienzwiler, Sanierung Ortsdurchfahrt Brienzwiler					0.4				0.4		ZE

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen LV > 4 Mio. CHF		Bewertung										Zusatzkriterien				Kosten					Zusatzinfo							
Nummer	Massnahme	ÖV-Angebot und ÖV-Erreichbarkeit erhalten resp. verbessert	Erreichbarkeit MIV erhalten resp. verbessert	Konzentration Arbeiten und Wohnen in Koordination mit Verkehrssystem	Verbesserung Qualität des öffentlichen Raums	Attraktivität LV / Intermodalität erhöht	Mehr objektive und subjektive Verkehrssicherheit	Weniger Lärm- und Luftbelastung und CO2-Emissionen	Erhaltung und Aufwertung von Natur und Landschaft	Begrenzung der Flächenbeanspruchung und der Zersiedelung	Gesamtbeurteilung				Nutzen / Kosten	Agglomerationsrelevanz	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Konsolidierungsgrad	Investitionen in Mio. CHF					Mittelfristbarkeit F	Koordinationsstand			
		W	W	W	G	G	G	U	U	U	Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total					Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitionskosten					
<b>RGSK Biel/Bienne-Seeland</b>																												
LV-N-3	Biel, 2. Bahnhofspassage	0	0	1	2	2	2	1	0	0	1	6	1	8	a						12.0				12.0	x	ZE	
LV-N-8	Lyss, Bahnhofunterführung Nord	0	0	1	2	2	2	1	0	0	1	6	1	8	a						8.0				8.0	x	ZE	
LV-N-2	Biel, Oberer Quai	0	0	1	2	2	2	1	0	0	1	6	1	8	a						7.0				7.0	x	ZE	
LV-N-7	Biel, Beaumontquartier-Erschliessung	0	0	1	2	2	2	1	0	0	1	6	1	8	a						4.5				4.5	x	ZE	
LV-N-4	Biel, 2. Querung Güterbahnhof	0	0	1	2	2	2	1	0	0	1	6	1	8	a							4.0				4.0		VO
LV-N-5	Biel, Mett Zentrum	0	0	1	2	2	2	1	0	0	1	6	1	8	a						4.0				4.0	x	ZE	
LV-N-6	Biel, Bahnhofstrasse	0	0	1	2	2	2	1	0	0	1	6	1	8	a						4.0				4.0	x	ZE	
LV-N-11	Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum	0	0	0	1	2	2	1	1	1	0	5	3	8	a						2.0	2.0			4.0	x	FS	
LV-N-1.6	Biel, Verbreiterung Unterführung oder neue Langsamverkehrsquerung	0	0	1	1	2	2	1	0	0	1	5	1	7	a						5.0				5.0		FS	
LV-N-01	Biel, Begegnungszone, Nivellierung Strassenbereich in Altstadt	0	0	1	1	2	1	0	0	0	1	4	0	5														
LV-N-1	Erlach-Le Landeron, Zhilbrücke																				4.0				4.0		ZE	
<b>RGSK Jura bernois</b>																												
MD-LR.05	Moutier; voie mobilité douce sur les berges de la Birse																											VO
MD-A.01	Péry-Bienne; séparation du trafic rapide et du trafic lent dans les Gorges de Taubenloch																											ZE
<b>RGSK Oberaargau</b>																												
LV-S 2.03	Madiswil; Kleindietwil: Veloverkehrssichernde Massnahmen Wystägenstrasse	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	4	b	d	b	c										ZE
LV-S 2.07	Huttwil, Eriswil: Veloverkehrssichernde Massnahmen	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	4	b	d	b	b										VO
LV-N 1.6	Sanierung Ringstrasse – Schorenstrasse bis Knoten Mittelstrasse	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	4	b	b	b	b			2.0	2.0			4.0	x	FS	
LV-S 2.06	Niederbipp, Schwarzhäusern: Neubau Radweg Niederbipp-Schürhof- Schwarzhäusern	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	4	b	d	b	c					4.0		4.0		VO	
LV-N 2.02 - 2.09	Netzlücken	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	4	c	d	b	c										ZE &
<b>RGSK Emmental</b>																												
LV-N-3	Oberburg-Hasle, Kantonaler Radweg entlang der Bahn	0	0	0	1	3	2	1	1	1	0	6	3	9	a	a	a	a			4.5				4.5	x	ZE	
LV-N-1.13a	Burgdorf: Fuss- und Radwegverbindung Bahnhofunterführung Ost – Anschluss Quartier Ämmebrügg Ersatz heutige Personenunterführung Ost inkl. Unterquerung Kirchbergstrasse für Hellsau: 1) Radstreifen Hellsau; 2) Radstreifen Seeberg; 3) Radstreifen Herzogenbuchsee (Erweiterung der Verkehrsfläche, beidseitiger Velostreifen)	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	4	b	a	b	c				8.1			8.1	x	ZE	
LV-N-2.01	Trubschachen: Velomassnahmen Steinibach - Grauenstein	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	4	b	d	b	a			6.8				6.8		FS & ZE &	
LV-N-2.24	Burgdorf/ Krauchthal: Sanierung Krauchthalstrasse oder Neubau Radverbindung Unterbergental	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	4	b	b	b	c			5.9				5.9		VO	
LV-N-1.14	Eggwil: Sanierung Ortseinfahrt Eggwil, Verbreiterung Eggwil - Schüpbach	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	4	b	d	b	c					5.0		5.0	x	VO	
LV-N-2.34	Langnau: 1. Sanierung Obermatt; 2. Sanierung OD Hüsematte-Ilfis	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	4	b	d	b	c					4.5		4.5		VO	
LV-N-2.38	Wynigen: Korrektur Kappeler	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	4	b	d	b	c					4.1		4.1		VO	
LV-N-2.43	Lauperswil: Verbesserung Langsamverkehr Zollbrücke / Obermatt	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	4	c	d	b	c			4.0				4.0		ZE	
LV-N-2.05	Sumiswald: Verkehrssicherheit Mur - Wasen																				4.0				4.0		ZE	

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen LV > 4 Mio. CHF		Bewertung											Zusatzkriterien				Kosten					Zusatzinfo					
Nummer	Massnahme	ÖV-Angebot und ÖV-Erreichbarkeit erhalten resp. verbessert	Erreichbarkeit MIV erhalten resp. verbessert	Konzentration Arbeiten und Wohnen in Koordination mit Verkehrssystem	Verbesserung Qualität des öffentlichen Raums	Attraktivität LV / Intermodalität erhöht	Mehr objektive und subjektive Verkehrssicherheit	Weniger Lärm- und Luftbelastung und CO2-Emissionen	Erhaltung und Aufwertung von Natur und Landschaft	Begrenzung der Flächenbeanspruchung und der Zersiedelung	Gesamtbeurteilung				Nutzen / Kosten	Agglomerationsrelevanz	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Konstanzierungsgrad	Investitionen in Mio. CHF					Mittelfristigkeit / F	Koordinationsstand		
		W	W	W	G	G	G	U	U	U	Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total					Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitionskosten				
<b>RGSK Bern-Mittelland</b>																											
LV-N-1	Bern, LV-Verbindung Breitenrain - Länggasse	0	0	2	1	3	2	1	0	2	2	6	3	11	a	a	b	c						18.0	18.0	x	ZE
LV-N-5	Köniz, Wabern, Kehrsatz Nord	0	0	0	1	3	2	1	1	1	0	6	3	9	a	a	a	a		4.6				4.6	4.6	x	FS
LV-W-1-k-c	Bern, Velohauptrouten Stadt Bern, C-Massnahmen	0	0	1	0	3	1	1	0	1	1	4	2	7	a	a	a	b				12.9		12.9	12.9	x	
LV-W-1-k-b	Bern, Velohauptrouten Stadt Bern, B-Massnahmen	0	0	1	0	3	1	1	0	1	1	4	2	7	a	a	a	b			11.8			11.8	11.8	x	
LV-W-1-k-a	Bern, Velohauptrouten Stadt Bern, A-Massnahmen	0	0	1	0	3	1	1	0	1	1	4	2	7	a	a	a	a		9.8				9.8	9.8	x	
LV-W-1-k	Bern, Velohauptrouten Stadt Bern, Velokorridore und Netz	0	0	1	0	3	1	1	0	1	1	4	2	7	a	a	a	a	0.3					0.3	0.3	x	ZE
LV-N-2	Bern, LV-Verbindung Bahnhofweg	0	0	1	0	3	1	1	0	0	1	4	1	6	a	a	b	b			5.0			5.0	5.0	x	ZE
LV-S-13	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Kantonsstrassen	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	4	1	5	a	a	a	a		10.0	10.0	10.0		30.0	30.0	x	VO
LV-S-14	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Gemeindestrassen	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	4	1	5	a	a	a	a		5.0	5.0	5.0		15.0	15.0	x	VO
LV-S-11	Rümligen - Riggisberg, Sicherheit des Veloverkehrs	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	3	0	3	b	c	b	c			5.0			5.0	5.0	x	VO
LV-N-7	Bern, LV-Brücke Erschliessung Wankdorf	0	0	1	1	2	2	0	0	1	1	5	1	7	c	a	b	c						12.4	12.4	x	VO
LV-S-1	Bern - Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	0	0	1	0	2	2	0	0	1	1	4	1	6	c	a	b	c						12.5	12.5	x	VO
LV-N-9	Golaten, Oltigen	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	2												x	ZE
LV-S-15	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Laufende Schwachstellenbehebung der RVNP	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	2												x	VO
LV-N-3	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse - Schermenweg																			20.0				20.0	20.0	x	ZE
<b>RGSK Thun Oberland-West</b>																											
LV-N-1-c	Thun, Wegverbindung Bahnhof - Lachen, 2. Etappe																		4.5					4.5	4.5	x	FS
LV-N-1-b	Thun, Wegverbindung Bahnhof - Selve- Schwäbis																		4.3					4.3	4.3	x	FS
LV-7	Richtplanung Mountainbike																									x	FS
LV-N-2-m	Spiez - Lattigen, Parallelführung zur BLS																									x	ZE
LV-W-5-a	Stärkung Langsamverkehr: Touristische Routen - innerhalb Agglomeration																									x	VO
LV-W-5-b	Stärkung Langsamverkehr: Touristische Routen - ausserhalb Agglomeration																									x	VO
LV-W-6	Stärkung Langsamverkehr: Signalisation und Datenerfassung																									x	VO

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen LV > 4 Mio. CHF		Bewertung										Zusatkriterien				Kosten					Zusatzinfo						
Nummer	Massnahme	ÖV-Angebot und ÖV-Erreichbarkeit erhalten resp. verbessert	Erreichbarkeit MIV erhalten resp. verbessert	Konzentration Arbeiten und Wohnen in Koordination mit Verkehrssystem	Verbesserung Qualität des öffentlichen Raums	Attraktivität LV / Intermodalität erhöht	Mehr objektive und subjektive Verkehrssicherheit	Weniger Lärm- und Luftbelastung und CO2-Emissionen	Erhaltung und Aufwertung von Natur und Landschaft	Begrenzung der Flächenbeanspruchung und der Zersiedelung	Gesamtbeurteilung				Nutzen / Kosten	Agglomerationsrelevanz	Wichtiger Teil eines Massnahmepaketes	Konsolidierungsgrad	Investitionen in Mio. CHF					Mittelfinanzierbarkeit	Koordinationsstand		
		W	W	W	G	G	G	U	U	U	Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total					Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitionskosten				
<b>RGSK Oberland-Ost</b>																											
LV-A-1-2	Schattenhalb, Ausbau Willigen - Chirchet (Velostreifen)	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	4	b			c	2.0	2.0			4.0			ZE	
LV-A-1-10	Därigen - Leissigen, Konzept Wanderweg Seeufer						2																			VO	
LV-A-1-11	Ringgenberg - Brienz, Konzept Uferweg																									VO	
LV-A-1-12	Grindelwald, Verkehrsregime Bärlplatz																									FS	
LV-A-1-13	Matten - Därigen, Führung Velofahrende auf A8																									VO	
LV-A-1-14	Leissigen, Trennung Langsamverkehr / Schnellverkehr A8																									VO	
LV-A-1-17	Guttannen, Wanderweg Leen-Guttannen																									VO	
LV-A-1-18	Guttannen, Wanderweg neue Querung Aare																									VO	
LV-A-1-19	Bönigen – Interlaken, Verlegung Veloroute in Aare-/Seenähe																									VO	
LV-A-1-3	Lauterbrunnen, Wanderwegergänzung Lütschine - Bornige Brücke																									VO	
LV-A-1-5	Innertkirchen / Hasliberg, Wanderweg im Gental																									VO	
LV-A-1-6	Lauterbrunnen, Wanderweg auf Kantonsstrasse																									VO	
LV-A-1-7	Meiringen, Wanderwegergänzung Umgehung Schiessstand Hirsli																									VO	
LV-A-1-8	Meiringen, Ergänzungen Fuss- und Radwege																									ZE	
LV-A-1-9	Guttannen, Wanderweg auf Kantonsstrasse																									VO	

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen LV < 4 Mio. CHF		Bewertung				Kosten					Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Gesamtbeurteilung				Investitionen in Mio. CHF					Mifinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand
		Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten		
<b>RGSK Biel/Bienne-Seeland</b>												
LV-N-02	Biel, Gestaltung und Aufwertung Kreuzplatz	1	2	1	4	2.5				2.5		
LV-N-13	Veloführung Schlössli-Twann	1	2	1	4		0.7	0.7		1.3		
LV-N-06	Gestaltung und Aufwertung wichtiger Plätze und Aufenthaltsbereiche	1	2	1	4	1.0				1.0		
LV-S-1.05	Bellmund, Erstellen Fuss- und Fahrradweg	1	2	1	4		0.5			0.5	VO	
LV-N-1.5	Nidau, Veloverbindung Schlosspark - Dr. Schneiderstrasse	1	2	1	4		0.4			0.4	x	ZE
LV-N-04	Ipsach, Begegnungszone Bahnhofstelle	1	2	1	4	0.4				0.4		
LV-N-03	Nidau, Gestaltung Bahnhofplatz	1	2	1	4	0.3				0.3		
LV-N-14	Radwanderroute 64 Lyss-Studen	1	2	1	4							FS
LV-N-10.02	Brügg-Aegerten-Studen, Radverbindung							3.0		3.0		VO
LV-N-9	Velokorridor Büren-Leuzigen-Solothurn						2.5			2.5		FS
LV-S-2.07	Veloführung Schwanden-Schüpfen-Kosthofen					1.0	1.0			2.0		VO
LV-S-2.10	Velosicherheit Büren-Dotzigen					1.5				1.5		VO
LV-N-1.03	Brücke Nidau-Büren-Kanal					1.0				1.0	x	VO
LV-S-2.02	Velosicherheit Müntschemier-Treiten, Müntschemier-Brüttelen					1.0				1.0		VO
LV-S-2.06	Fussgängersicherheit Niederried					0.9				0.9		ZE
LV-S-2.09	Fussgängersicherheit Jens, Hungerberg					0.9				0.9		ZE
LV-S-2.03	Fussgängersicherheit Gampelen West					0.5				0.5		ZE
LV-S-2.04	Velosicherheit Walperswil-Aarberg					0.3	0.3			0.5		ZE
LV-S-2.08	Velosicherheit Büren-Oberwil					0.5				0.5		ZE
LV-N-10	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum					0.4				0.4		FS
LV-S-2.05	Fussgängersicherheit Kallnach, Krosenrain					0.3				0.3		ZE
LV-S-2.01	Velosicherheit Mullen-Erlach					0.1				0.1		VO
LV-N-10.01	Biel-Péry - Berner Jura, Radverbindung											ZE
<b>RGSK Jura bernois</b>												
MD-LR.03	Cormoret-Villeret; point noir routier des Gorges de Court et aménagements pour le cyclotourisme						1.4	1.4		2.8		ZE
MD-LR.01	Pontenet-Loveresse; piste cyclable réalisée					2.0				2.0		VO
MD-LR.04	Renan-La Cibourg; mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons						0.3			0.3		VO
MD-LR.02	Court-Moutier; point noir routier des Gorges de Court et aménagements pour le cyclotourisme						0.1	0.1		0.2		VO
<b>RGSK Oberaargau</b>												
LV-N 1.11	Roggwil, Langenthal: Neubau Radweg Moos	1	2	1	4		3.6			3.6	x	FS
LV-N 1.1	Zufahrt Bahnhof Nord: Schliessung Netzlücke Velo Bäreggstr. - Hasenmattstr. - Bahnhofplatz N.	1	3	0	4		0.3			0.3	x	FS
LV-N 1.8	Neuer Fuss- und Veloweg Bleienbachstrasse - Dennliweg, entlang BLS-Trasse	1	3	0	4		0.2			0.2	x	FS
LV-N 1.2	Zufahrt Bahnhof Ost: Neue Verbindung LV Karbidweg - Vord. Hardaustasse parallel zu SBB- Trasse	1	2	0	3		1.4	1.4		2.7	x	FS
LV-N 1.10	Sanierung Bützbergstrasse: Umgestaltung zugunsten Langsamverkehr, mit Variante entlang Klusstrasse als städtische Ergänzungsmassnahme (Wegweisung)	0	2	0	2		3.7			3.7	x	FS
LV-N 1.4	Aufwertung Verbindung Dorfgasse - Zelzigasse - Klusstrasse - Bützbergstrasse - Weststrasse für den Fuss- und Veloverkehr (Schulweg)	0	2	0	2				0.5	0.5	x	VO
LV-N 1.3	Bern-Zürich-Strasse / Chasseratstrasse: Verbindung als Fuss- und Radweg	0	2	0	2				0.1	0.1	x	VO
LV-N 1.9	Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard bis Bahnübergang asm	0	1	0	1			0.5		0.5	x	
LV-N 1.7	Passage Coop (Jurastrasse - Spitalplatz) öffnen für den Veloverkehr	0	1	0	1				0.2	0.2	x	VO
LV-S 2.01	Seeberg: Radstreifen Seeberg					2.9				2.9		ZE
LV-S 2.09	Herzogenbuchsee: Radstreifen Aspiwald - Oberönz						2.2			2.2		FS
LV-S 2.05	Wiedlisbach: Radweg Wiedlisbach-Wangen							1.6		1.6		ZE
LV-N 2.01	Wynau; Obermurgenthal: Rad- und Fussweg-Verbindung zwischen den Velolandrouten 34 und 84					1.0				1.0		ZE
LV-S 2.02	Herzogenbuchsee: Oberönz – Seeberg: Neubau beidseitige Radstreifen						0.5			0.5		VO
LV-N 1.5	Aufrechterhaltung LV-Verbindung Spitalareal - Mühle					0.1				0.1		FS

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen LV < 4 Mio. CHF		Bewertung				Kosten					Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Gesamtbeurteilung				Investitionen in Mio. CHF					Mittelnanteil IF	Koordinationsstand
		Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten		
<b>RGSK Emmental</b>												
LV-N-1.11	Oberburg: Sanierung Krauchthalstrasse	0	2	0	2			3.5		3.5	x	ZE
LV-N-1.15	Mötschwil/Rüti b.L./Oberburg: Strassenverbreiterung Hindelbank - Rohrmoos	0	2	0	2				2.5	2.5	x	ZE
LV-N-1.12	Burgdorf: Anbindung Bahnhof Buechmatt an Industriequartier	0	2	0	2			2.0		2.0	x	VO
LV-N-1.06	Lyssach/ Burgdorf: Strassenverbreiterung Burgdorf Nassi - Lyssach	0	2	0	2				1.9	1.9	x	ZE
LV-N-1.16	Grafeschüre/Bickingen_Aggl: Neue Radverbindung Bickigen-Burgdorf	0	2	0	2		1.6			1.6	x	ZE
LV-N-2.57	Krauchthal: Verbreiterung Pleerweg	0	2	0	2		1.5			1.5		ZE
LV-N-1.10	Burgdorf: Verbreiterung und Umbau Knoten Pleer	0	2	0	2		1.4			1.4	x	ZE
LV-N-1.08	Lyssach: Neubau Einmündung Milchgässli	0	2	0	2		0.3			0.3	x	ZE
LV-N-2.10	Utzenstorf/Koppigen: Strassenausbau Utzenstorf - Koppigen						3.2			3.2		ZE
LV-N-2.21	Lützelfüh/Sumiswald: Neubau Radweg Grünenmatt - Sumiswald						2.5			2.5		VO
LV-N-2.46	Affoltern/Rüegsau: Neubau Radstreifen Rinderbach - Affoltern i.E.						2.5			2.5		VO
LV-N-2.49	Trub: Verlängerung Radweg Längengrund - Trueb								2.5	2.5		VO
LV-N-2.13	Hasle: Neubau Radweg (Schulweg)						2.0			2.0		VO
LV-N-2.07	Koppigen/Höchstetten: Radverbindung St.Niklaus - Höchstetten						1.9			1.9		ZE
LV-N-1.01	Burgdorf/Heimiswil: Gehwegverlängerung Fischermätteli und Ausbau Chipberg					1.8				1.8	x	FS
LV-N-2.40	Lützelfüh: Sanierung Abschnitt Gohlhaus								1.8	1.8		VO
LV-N-2.45	Affoltern/Rüegsau: Neubau Radstreifen Brittern - Rinderbach								1.8	1.8		VO
LV-N-1.02	Burgdorf/Wynigen: Sanierung Wynigenstrasse					1.5				1.5	x	FS
LV-N-2.12	Affoltern/Rüegsau: Neubau Radstreifen bergwärts Bachhaus - Rinderbach								1.5	1.5		VO
LV-N-2.18	Utzenstorf: Sanierung Oberdorfstrasse						1.5			1.5		VO
LV-N-2.28	Rüegsau: Neubau Radstreifen Schachen - Rüegsau							1.5		1.5		VO
LV-N-2.31	Sumiswald: Erweiterung der Verkehrsfläche, Steighilfe							1.5		1.5		ZE
LV-N-2.32	Affoltern: Strassenverbreiterung Weier i.E. - Häusermoos								1.5	1.5		VO
LV-N-2.33	Dürrenroth/Affoltern: 1. Gehweg und Querungshilfe Fuchsloch; 2. Verbreiterung Verkehrsfläche Affoltern								1.5	1.5		VO
LV-N-2.47	Lauperswil/Signau: Verbreiterung Emmenmatt - Schüpbach								1.5	1.5		VO
LV-N-2.23	Schangnau: Neubau Gehweg Räbenbrücke - Spitzmatte						1.3			1.3		ZE
LV-N-2.19	Kernenried/Lyssach: 1. Neubau Geh- und Radweg Rumiwald; 2. Verbreiterung Chappeli						1.2			1.2		ZE
LV-N-2.37	Krauchthal: Sanierung Lindentalstrasse								1.2	1.2		VO
LV-N-2.41	Utzenstorf/Kirchberg: Sanierung Aeffigenstrasse								1.2	1.2		VO
LV-N-2.02	Eggwil: Gehwegverlängerung Friedhof - Leimen - Frütisei					1.0				1.0		ZE
LV-N-2.04	Lützelfüh: Verkehrsmassnahmen Lützelfüh					1.0				1.0		VO
LV-N-2.08	Heimiswil: Temporeduktion, Steigungshilfe					1.0				1.0		FS
LV-N-2.48	Lützelfüh: Verlängerung kant. Radweg Maad - Lützelfüh Zentrum								1.0	1.0		VO

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen LV < 4 Mio. CHF		Bewertung				Kosten					Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Gesamtbeurteilung				Investitionen in Mio. CHF					Mittelnverteilung IF	Koordinationsstand
		Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Vor 2019	A 2019- 2022	B 2023- 2026	C ab 2027	Investitions- kosten		
<b>RGSK Emmental</b>												
LV-N-2.09	Rüderswil: Erweiterung der Verkehrsfläche, Steighilfe, Stützmauern					1.0				1.0		FS
LV-N-2.50	Utzenstorf: Sanierung Landshutstrasse West								0.9	0.9		VO
LV-N-2.22	Lützelflüh: Verlängerung Radstreifen Ramsei						0.8			0.8		VO
LV-N-2.35	Escholzmatt/Trubschachen: Velomassnahmen Kröschenbrunnen								0.7	0.7		VO
LV-N-2.29	Hasle/Rüegsau: Brücke für den Langsamverkehr (Pylonbrücke) über die Emme							0.7		0.7		FS
LV-N-2.14	Schangnau: Neubau Gehweg Waldhöhe bis Dorf Wald						0.6			0.6		ZE
LV-N-2.16	Koppigen: Sanierung Solothurnstrasse						0.6			0.6		VO
LV-N-2.36	Höchstetten/Wiladingen: Sanierung Willadingerstrasse								0.6	0.6		VO
LV-N-2.42	Wiler: Verbreiterung Wilerwald								0.6	0.6		VO
LV-N-2.15	Utzenstorf/Koppigen: Sanierung Koppigenstrasse						0.6			0.6		VO
LV-N-1.03	Burgdorf: Fuss- und Radweg					0.5				0.5	x	ZE
LV-N-2.11	Lützelflüh: Umbau Knoten Waldhaus						0.5			0.5		VO
LV-N-2.30	Sumiswald: Teilstück von ca. 800 m teeren, Anschluss an Bernstrasse: Warteraum und Abbiegehilfe							0.5		0.5		ZE
LV-N-2.39	Lauperswil: Verbreiterung Lauperswil - Emmenmatt								0.5	0.5		VO
LV-N-1.04	Burgdorf: Signalisation Gemeinde					0.3				0.3	x	
LV-N-2.27	Rüderswil: Neubau Radstreifen Zollbrück							0.3		0.3		VO
LV-N-2.17	Röthenbach: Verbreiterung Feldmatt bis Öli						0.2			0.2		VO
LV-N-2.25	Niederösch: Ausserorts: Weiterführung der Kernfahrbahn; Innerorts: Optische Einengung mit farbigem Band						0.1			0.1		VO
LV-N-2.26	Schangnau: Veloführung über die alte Räbebrücke signalisieren											VO
LV-N-1.05	Kirchberg/Burgdorf: Emmenweg für Velo (durch Umsignalisation) teilweise öffnen										x	ZE

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen LV < 4 Mio. CHF		Bewertung				Kosten					Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Gesamtbeurteilung				Investitionen in Mio. CHF					Mitfinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand
		Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten		
<b>RGSK Bern-Mittelland</b>												
LV-N-11	Fuss- und Veloverbindungen Bahnhof Münsingen	1	2	1	4		3.8			3.8	x	FS
LV-N-12	Verbindung Neuhausplatz - Liebefeldpark Köniz	1	2	1	4			1.8		1.8	x	ZE
LV-N-4	Köniz, Wabern, Weyergut	0	1	2	3						x	ZE
LV-W-1-b	Fraubrunnen - Bätterkinden, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	0	1	2	3							ZE
LV-W-1-c	Münsingen - Bern, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	0	1	2	3							VO
LV-W-1-d	Mühlethurnen - Belp, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	0	1	2	3							ZE
LV-W-1-e	Worb - Deisswil, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	0	1	2	3							ZE
LV-W-1-g	Ostermundigen, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	0	1	2	3							VO
LV-W-1-h	Belp - Bern, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	0	1	2	3							VO
LV-W-1-j	Raum Zollikofen, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	0	1	2	3							VO
LV-S-7	Herrenschwanden - Uetligen, Sicherheit des Veloverkehrs	0	1	2	3			2.8		2.8	x	VO
LV-S-6	Moosseedorf - Zollikofen, Bernstrasse - Zürichstrasse	0	1	2	3		2.5			2.5	x	FS
LV-S-4	Ittigen - Zollikofen, Länggasse	0	1	2	3		2.0			2.0	x	ZE
LV-S-8	Rubigen - Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs	0	1	2	3			2.0		2.0	x	VO
LV-S-10	Münsingen - Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit	0	1	2	3			2.0		2.0	x	VO
LV-W-1-a	Jegenstorf - Fraubrunnen, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	0	1	2	3		2.0			2.0	x	ZE
LV-S-12	Worb, Rubigenstrasse, Sicherheit des Veloverkehrs	0	1	2	3			1.5		1.5	x	VO
LV-W-1-i	Köniz, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	0	1	2	3		0.3			0.3		VO
LV-S-9	Wohlen - Illiswil, Velomassnahmen	0	0	2	2						x	VO
LV-S-5	Gümmenen - Laupen, Velo- und Fussgängersicherheit	0	0	2	2		1.8			1.8	x	FS
LV-N-6	Köniz, Verbindung Feldrainstrasse - Chasseralstrasse	0	0	1	1						x	VO
LV-W-2-b	Reduktion Widerstände RVNP					0.6	1.8	0.3	0.3	3.0		VO
LV-N-8	Bern, LV-Verbindung Matte - Kirchenfeld								2.4	2.4	x	VO
LV-N-10	Walkringen, Bigenthal						0.3			0.3		FS
LV-W-2-a	Reduktion Widerstände an LSA						0.0	0.0	0.0	0.1		VO
LV-W-3-a	Korridorstudie Neuenegg-Laupen											VO
LV-W-3-b	Planungsstudie Raum Konolfingen											VO
LV-W-3-c	Planungsstudie Aarequerungen											VO
LV-W-3-d	Freizeitnetz, Bereinigung Parallelrouten Region /SchweizMobil											VO
LV-W-3-e	Freizeitrouten RKBM											VO
LV-W-3-f	Freizeitnetz, Routenumlegungen SchweizMobil											VO



11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen LV < 4 Mio. CHF		Bewertung				Kosten					Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Gesamtbeurteilung				Investitionen in Mio. CHF					Mitfinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand
		Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten		
<b>RGSK Thun Oberland-West</b>												
LV-N-2-h	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis	1	3	1	5		2.5			2.5	x	ZE
LV-N-2-k	Thun, LV-Anbindung regionales Netz im neuen Gebiet Lüssli	0	2	0	2			1.5		1.5	x	ZE
LV-N-2-i	Thun, LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM)	0	1	0	1		0.2			0.2	x	ZE
LV-N-1-d	Thun, Ausbau Unterführung Frutigenstrasse					3.1				3.1	x	FS
LV-N-2-f	Thun, Verbesserung best. Netz, Steffisburg - Thun Lerchenfeld - Utendorf					2.8				2.8	x	ZE
LV-N-2-g	Thun, Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend - Uttigenstrasse					2.5				2.5	x	ZE
LV-N-2-d	Thun, Ausbau Unterführung Mittlere Strasse					2.3				2.3	x	ZE
LV-N-2-e	Thun, Verbesserungen best. Netz, Kasernenstrasse - Mönchstrasse					2.0				2.0	x	ZE
LV-N-2-a	Uetendorf Allmend - Seftigen					1.7				1.7	x	ZE
LV-N-1-a	Thun, Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzigen / Schadau					1.7				1.7		FS
LV-N-2-b	Hilterfingen, Uferweg Hünibach						0.9			0.9	x	ZE
LV-N-2-l	Spiez, Verbesserungen Querverbindungen Bahnhofgebiet zur Seebucht					0.5				0.5	x	ZE
LV-S-3-p	zwischen Zwieselberg-Reutigen						0.4			0.4		ZE
LV-N-2-c	Thun, Verbindung Lerchenfeld - Selve (Öffnung Uttigenstrasse)					0.1				0.1	x	ZE
LV-S-3-d	zwischen Därstetten und Erlenbach ausserorts											VO
LV-S-3-e	zwischen Weissenburg und Därstetten ausserorts											VO
LV-S-3-h	Zweisimmen innerorts bis Blankenburg											VO
LV-S-3-i	Saanenmöser bis Schönried ausserorts, punktuell verbessern											VO
LV-S-3-k	zwischen Gstaad und Saanen ausserorts											VO
LV-S-3-m	zwischen Ringoldingen und Bahnhof Därstetten											VO
<b>RGSK Oberland-Ost</b>												
LV-A-1-4	Interlaken - Wilderswil, LV-Massnahmen					2.0				2.0		FS
LV-A-1-16	Hasliberg, Ausbau Haslibergstrasse Wyszstanne – Twing						1.6			1.6		ZE
LV-A-1-15	Hasliberg, Ausbau Haslibergstrasse Goldern – Lehn						1.5			1.5		ZE
LV-A-1-1	Därliigen - Interlaken, Studie Velowander- und Wanderroute					0.2				0.2		VO

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen KM > 4 Mio. CHF		Bewertung									Zusatzkriterien				Kosten					Zusatzinfo					
Nummer	Massnahme	W	W	W	G	G	G	U	U	U	Gesamtbeurteilung				Nutzen / Kosten	Agglomerationsrelevanz	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Konsolidierungsgrad	Investitionen in Mio. CHF					Mittanzierbarkeit IF	Koordinationsstand
											Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total					Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitionskosten		
<b>RGSK Jura bernois</b>																									
KM-B	Moutier	1	1	0	0	3	0	1	0	0	2	3	1	6	a	d	c							VO	
KM-P-1	Moutier	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	d	c							ZE	
KM-P-2	Reconvilier	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	d	c							ZE	
KM-P-3	Tavannes	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	d	c							ZE	
KM-P-4	Valbirse	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	d	c							ZE	
KM-P-5	Crémines	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	d	c							ZE	
KM-P-6	CJ/Tramelan	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	d	c							ZE	
KM-P-7	Péry	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	d	c							ZE	
KM-P-8	Sonceboz	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	d	c							ZE	
KM-P-9	Courtelay	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	d	c							ZE	
KM-P-10	Saint-Imier	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	d	c							ZE	
KM-P-11	Saint-Imier, La clé	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	d	c							ZE	
KM-P-12	Sonvilier	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	d	c							ZE	
KM-P-13	Sauge (Frinvilier)	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	d	c							ZE	
KM-P-14	La Neuveville	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	d	c							ZE	
<b>RGSK Oberaargau</b>																									
KM-B 2	B+R Anlage Aarwangen, Hard-Mumenthal	1	1	0	0	3	0	1	0	0	2	3	1	6	a	d	c							VO	
KM-P 2	P+R Anlage Herzogenbuchsee	1	1	0	0	3	0	0	0	0	2	3	0	5	b	d	c							ZE	
<b>RGSK Emmental</b>																									
KM-B-1.06	Veloabstellanlage an weitere Zielorten in Gemeinden	0	1	0	1	3	0	1	0	0	1	4	1	6	a	a	b							ZE	
KM-W-1	Alternativer Erschliessungsformen und -arten	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	2	a	b								VO	
KM-P-1.15	P+R Plätze Bätterkinden	1	1	0	0	3	0	0	0	0	2	3	0	5	b	b	c							ZE	
KM-P-1.01	P+R Plätze Zollbrück	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c							ZE	
KM-P-1.02	P+R Plätze Ramsei	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c							ZE	
KM-P-1.03	P+R Plätze Lützelflüh-Goldbach	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c							ZE	
KM-P-1.04	P+R Plätze Hasle-Rüegsau	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c							ZE	
KM-P-1.05	P+R Plätze Sumiswald-Grünen	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c							ZE	
KM-P-1.06	P+R Plätze Grünenmatt	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c							ZE	
KM-P-1.07	P+R Plätze Lyssach	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c					x		ZE	
KM-P-1.08	P+R Plätze Hindelbank	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c							ZE	
KM-P-1.09	P+R Plätze Wiler	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c							ZE	
KM-P-1.10	P+R Plätze Kirchberg-Alchenflüh	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c					x		ZE	
KM-P-1.11	P+R Plätze Signau	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c							ZE	
KM-P-1.12	P+R Plätze Emmenmatt	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c							ZE	
KM-P-1.13	P+R Plätze Langnau	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c							ZE	
KM-P-1.14	P+R Plätze Trubschachen	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c							ZE	

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen KM > 4 Mio. CHF		Bewertung										Zusatzkriterien				Kosten					Zusatzinfo						
Nummer	Massnahme	ÖV-Angebot und ÖV-Erreichbarkeit erhalten resp. verbessert	Erreichbarkeit MIV erhalten resp. verbessert	Konzentration Arbeiten und Wohnen in Koordination mit Verkehrssystem	Verbesserung Qualität des öffentlichen Raums	Attraktivität LV / Intermodalität erhöht	Mehr objektive und subjektive Verkehrssicherheit	Weniger Lärm- und Luftbelastung und CO2-Emissionen	Erhaltung und Aufwertung von Natur und Landschaft	Begrenzung der Flächenbeanspruchung und der Zersiedelung	Gesamtbeurteilung				Nutzen / Kosten	Agglomerationsrelevanz	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Konsolidierungsgrad	Investitionen in Mio. CHF					Mittanziehbarkeit IF	Koordinationsstand		
		W	W	W	G	G	G	U	U	U	Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total					Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitionskosten				
<b>RGSK Bern-Mittelland</b>																											
KM-B-2-c	Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern	2	1	0	2	3	1	1	0	0	3	6	1	10	a	a	b										
KM-P-1	Diverse P+R-Anlagen	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	0	4	b	b	c	a		1.5	1.5	2.0	14.0	33.6	x	ZE	
<b>RGSK Thun Oberland-West</b>																											
KM-W-2	Mobilitätsmanagement Zentren 3./4. Stufe und Tourismusorte	1	1	0	0	3	0	1	0	0	2	3	1	6	a	d											
KM-P-4	Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung): Zentren 3./4. Stufe, ländlicher Raum	1	1	0	0	3	0	1	0	0	2	3	1	6	b	d				6.0					6.0		ZE

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen KM < 4 Mio. CHF		Bewertung				Kosten					Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Gesamtbeurteilung				Investitionen in Mio. CHF					Mittelfinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand
		Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total	Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitionskosten		
<b>RGSK Biel/Bienne-Seeland</b>												
KM-B-1.09	Bike&Ride, jede Bahnhaltestelle mit genügend Veloparkplätzen versehen	1	2	1	4		1.0			1.0		
KM-B-1.10	Velo-Parkplätze	1	2	1	4		0.5			0.5		
KM-B-2	Bike +Ride Abstellplätze ausserhalb der Agglomeration	1	2	0	3		3.1			3.1		ZE
KM-B-3	Biel, Ausbau Veloparking Walsersplatz	1	2	0	3		2.5			2.5	x	ZE
<b>RGSK Emmental</b>												
KM-P-1	Erhöhung der Anzahl P+R Plätze	1	1	1	3	1.2	1.2			2.4		
KM-B-1.01	Veloabstellanlage Burgdorf, Bahnhof Steinhof	1	2	0	3	0.3				0.3	x	ZE
KM-B-1.02	Veloabstellanlage Bahnhof Burgdorf, Buchmatt	1	2	0	3	0.3				0.3	x	ZE
KM-B-1.03	Veloabstellanlage Bahnhof, Lyssach	1	2	0	3	0.3				0.3	x	ZE
KM-B-1.05	Veloabstellanlage Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh	1	2	0	3		0.3			0.3	x	ZE
KM-B-1.04	Veloabstellanlage Bahnhof Oberburg	1	2	0	3	0.2				0.2	x	ZE
KM-P-1.16	P+R Plätze Wynigen	1	0	0	1							ZE
<b>RGSK Bern-Mittelland</b>												
KM-B-1	Diverse B+R-Anlagen	1	2	0	3		1.5	1.5	0.8	3.8	x	ZE
KM-B-2-d	Bern, Velostation S-Bahnhaltestellen Europaplatz	1	2	0	3			3.5		3.5	x	ZE
KM-B-2-b	Münsingen, Velostation Bahnhof	1	2	0	3		3.2			3.2	x	FS
KM-B-2-e	Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf	1	2	0	3				2.1	2.1	x	ZE
KM-B-2-a	Ostermundigen, Velostation Bahnhof	1	2	0	3		1.1			1.1	x	FS
<b>RGSK Thun Oberland-West</b>												
KM-B-5-a	Thun, Velostation beidseitig Bahnhof	1	2	0	3	3.0				3.0	x	FS
KM-W-1	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun	1	2	0	3		2.0			2.0		FS
KM-W-8	Bike Sharing	1	2	0	3	1.0				1.0	x	FS
KM-B-5-b	Thun, Abstellplätze regionale Bedeutung (Bahnhof + Innenstadt)	1	2	0	3	0.7				0.7	x	FS
KM-B-6	Ausbau Bike+Ride: Zentren 3./4. Stufe, Tourismusorte, Stärkung	1	2	0	3	0.7				0.7		FS
KM-B-5-c	Spiez, Velostation	1	2	0	3	0.5				0.5	x	FS
KM-B-5-d	Richtung Gürbetal, Anlagebündel: Seftigen, Uetendorf, Uetendorf Allmend	1	2	0	3	0.3	0.3			0.5	x	FS
KM-B-5-g	Thun, Ergänzungen auf Thuner Stadtgebiet zu den	1	2	0	3	0.3	0.3			0.5	x	FS
KM-B-5-f	Spiez/Uttigen, Bahnhöfe (Annahme 200)	1	2	0	3	0.2	0.2			0.4	x	FS
KM-B-5-e	Richtung Konolfingen, Anlagebündel: Schwäbis, Steffisburg, Lädeli, Heimberg (Annahme 100)	1	2	0	3	0.1	0.1			0.2	x	FS
KM-W-7	Koordination Güterverkehr	1	0	1	2						x	VO
KM-P-3	Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung): Agglomeration Thun	1	0	0	1		0.9			0.9	x	ZE

Massnahmen KM < 4 Mio. CHF		Bewertung				Kosten					Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Gesamtbeurteilung				Investitionen in Mio. CHF					Mitfinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand
		Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten		
<b>RGSK Oberland-Ost</b>												
KM-P-1-1	Matten, Wilderswil, Lüschantäler, Erstellung einer P+R-Anlage im Bereich der neuen Haltestelle Flugplatz	1	1	0	2		1.8	1.8		3.5		ZE
KM-P-1-2	Innertkirchen, Zweckmässigkeitsprüfung von P+R-Plätzen bei Station Innertkirchen Post	1	1	0	2		0.1	0.1		0.1		VO
KM-B-1-1	Interlaken, B+R Bahnhöfe West und Ost	1	1	0	2	0.1				0.1		ZE
KM-B-1-2	Wilderswil, B+R Bahnhof	1	1	0	2						x	FS
KM-B-1-5	Meiringen, B+R Bahnhof	1	1	0	2							ZE
KM-B-1-3	Grindelwald, B+R Bahnhof	1	1	0	2							VO
KM-B-1-4	Lauterbrunnen, B+R Bahnhof	1	1	0	2							VO

11. Anhang C: Massnahmenliste Siedlung und Verkehr

Massnahmen NM > 4 Mio. CHF		Bewertung										Zusatzkriterien				Kosten					Zusatzinfo				
Nummer	Massnahme	W	W	W	G	G	G	U	U	U	Gesamtbeurteilung				Nutzen / Kosten	Agglomerationsrelevanz	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Konsolidierungsgrad	Investitionen in Mio. CHF					Mittelfinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand
											Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Punkte total					Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitionskosten		
<b>RGSK Biel/Bienne-Seeland</b>																									
NM-VM-3a	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel (A-Massnahme)	1	2	1	1	1	1	2	0	1	4	3	3	10	a	a	a	a	10.0			10.0	x	FS	
NM-VM-3b	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel (B-Massnahme)	1	2	1	1	1	1	2	0	1	4	3	3	10	a	a	a	a		10.0		10.0	x	FS	
<b>RGSK Oberaargau</b>																									
NM-VM 2.01	Verkehrsmanagement Spurgroupe Mobilitätsbeauftragte	0	1	0	0	2	0	2	1	0	1	2	3	6	a	b		c						VO	
NM-VM 2.02	Verkehrsmanagement Mobilitätsstelle	0	1	0	0	2	0	2	1	0	1	2	3	6	a	b		c						VO	
NM-VM 2.03	Verkehrsmanagement Informationskanäle	0	1	0	0	2	0	2	1	0	1	2	3	6	a	b		c					x	VO	
NM-VM 2.04	Verkehrsmanagement Bewusstseinsbildung	0	1	0	0	2	0	2	1	0	1	2	3	6	a	b		c					x	VO	
<b>RGSK Bern-Mittelland</b>																									
NM-VM-1-a	Verkehrsmanagement Stadt Bern	2	2	2	2	2	2	1	1	1	6	6	3	15	a	a	a	a	11.0			11.0	x	FS	
NM-VM-1-e	Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest	3	2	1	1	2	1	2	1	1	6	4	4	14	a	a	a	b	4.0			4.0	x	FS	
NM-VM-1-c	Verkehrsmanagement Muri - Bern Südost	3	2	1	1	1	1	2	1	1	6	3	4	13	a	a	a	b		5.0		5.0	x	FS	
NM-VM-1-b	Verkehrsmanagement Ostermundigen - Bern Ost	3	1	1	1	1	1	2	1	1	5	3	4	12	a	a	a	b			8.5	8.5	x	VO	
NM-VM-1-d	Verkehrsmanagement Wabern - Bern Süd	3	1	1	1	1	1	2	1	1	5	3	4	12	a	a	a	b		5.0		5.0	x	ZE	
<b>RGSK Thun Oberland-West</b>																									
NM-VM-1-p	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun	2	1	1	1	1	0	1	1	1	4	2	3	9	a	a	a		6.5			6.5	x	FS	
NM-1	Verkehrsmanagement Region Thun / Busbevorzugung		0																				x	FS	
<b>RGSK Oberland-Ost</b>																									
NM-MM-1	Mobilitätsmanagement	1	1	0	0	2	0	2	1	0	2	2	3	7	a	b								FS	
NM-PP-1-1	Lauterbrunnen, Parkhaus Schilthornbahn	0	2	0	1	0	0	1	0	0	2	1	1	4		d								VO	
NM-PP-1-2	Hofstetten, Freilichtmuseum Ballenberg West	0	2	0	1	0	0	1	0	0	2	1	1	4		d								VO	
NM-PP-1-3	Grindelwald, Parkhaus Grindelwald Grund	0	2	0	1	0	0	1	0	0	2	1	1	4		d								ZE	
NM-PP-1-5	Brienz, Änderdorf	0	2	0	1	0	0	1	0	0	2	1	1	4		d								VO	
NM-PP-1-6	Brienz, Axalp	0	2	0	1	0	0	1	0	0	2	1	1	4		d								VO	

Massnahmen NM < 4 Mio. CHF		Bewertung				Kosten					Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Gesamtbeurteilung				Investitionen in Mio. CHF					Mitfinanzierbarkeit IF	Koordinationsstand
		Wirt-schaft	Gesell-schaft	Umwelt	Punkte total	Vor 2019	A 2019-2022	B 2023-2026	C ab 2027	Investitions-kosten		
<b>RGSK Biel/Bienne-Seeland</b>												
NM-VM-1	Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität	1	1	1	3	0.4	0.4	0.4	0.4	1.6	x	FS
NM-PP-1	Parkierungsangebote / Parkierungsstandorte	1	1	1	3	0.1				0.1		FS
NM-VM-2	Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast	0	0	0	0							FS
<b>RGSK Oberaargau</b>												
NM-W 1.2	Signaletik	1	1	1	3		0.2			0.2	x	FS
NM-W 1.1	Mobilitätsmanagement	0	1	1	2		0.2			0.2		FS
NM-W 1.3	Elternberatung zur Verminderung privater MIV-Schülertransporte	0	1	1	2		0.1			0.1		FS
NM-PP 1.1	Parkierungs-Konzept, Überarbeitung Parkierungsreglement	1	0	0	1			0.1		0.1		VO
NM-VM 1	Verkehrsmanagement Dreilinden	0	0	0	0		1.4	1.4		2.8	x	FS
<b>RGSK Thun Oberland-West</b>												
NM-VM-1-d	Ausbau Unterführung Frutigenstrasse zur Realisierung einer Busspur	3	2	2	7	1.6				1.6	x	FS
NM-VM-1-l	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse	0	3	3	6	3.0				3.0	x	FS
NM-VM-1-i	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer	3	0	3	6	2.0				2.0	x	FS
NM-VM-1-h	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse	0	3	3	6	0.5				0.5	x	FS
NM-VM-1-k	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis	0	3	3	6	0.1				0.1	x	FS
NM-VM-1-e	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und Seestrasse	3	0	2	5		3.5			3.5	x	FS
NM-VM-1-g	Verkehrsmanagement Allmendstrasse	1	0	3	4	1.0				1.0	x	FS
NM-VM-1-f	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse	1	0	3	4	0.5				0.5	x	FS
NM-VM-1-n	Verkehrsmanagement Hofstettenstrasse	1	0	3	4	0.1				0.1	x	FS
NM-VM-1-o	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun	1	1	1	3	3.0				3.0	x	FS
NM-VM-1-b	Busbevorzugung Allmendstrasse (Militärstrasse) und Dosierung Innenstadt	1	1	1	3	1.7				1.7	x	FS
NM-VM-1-c	Busbevorzugung + Dosierung Innenstadt Graben	1	1	1	3	1.4				1.4	x	FS
NM-VM-1-m	Verkehrsmanagement Thunstrasse und Goldiwilstrasse	1	0	1	2			1.0		1.0	x	FS
NM-VM-1-a	Busbevorzugung Gander- bis Jumbo-Kreisel	1	1	0	2	0.6				0.6	x	FS

Massnahmen ÖV-Angebot		Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Teilmassnahme eines Massnahmenpakets	Koordinationsstand
<b>RGSK Oberaargau</b>			
ÖV-Str 2.01	Regionales ÖV-Konzept (Angebotskonzept)		FS
ÖV-Str-2.02	Angebotsverbesserung der Umlandgemeinden von Langenthal (Taktverdichtungen, Zugänglichkeit Haltest.)		VO
ÖV-Str-2.03	Erschliessung Ortsteile Thörigen Weingarten und Oberdorf		VO
ÖV-Str-2.04	Busverbindung Wynau-Langenthal		VO
ÖV-Str-2.07	Erstellung einer neuen Haltestelle "Flugfeld Erlenmoos" Bleienbach; Mööslimatte/Winkel		VO
ÖV-Str-2.08	Erstellung einer neuen Haltestelle "Gishubel" Herzogenbuchsee;		VO
ÖV-Str-2.09	Erstellung einer neuen Haltestelle "Wolfhusen" Thunstetten; Wolfhusenfeld		VO
ÖV-Str-2.10	Erschliessungsverbesserung Welschlandstrasse, Thunstetten; Bützberg,		VO
ÖV-Str-2.11	Angebotsverbesserung Wischberg und Untergass, Thunstetten;		VO
ÖV-Str-2.12	Erschliessungsverbesserung Bärenfeld, Herzogenbuchsee		VO
ÖV-Str-2.13	Erschliessungsverbesserung Allmend Langenthal;		VO
ÖV-Str-2.14	Verbesserung ÖV-Erschliessung Langenthal; Oberhard		
<b>RGSK Emmental</b>			
ÖV-Reg-1.01	Zusätzliche stündliche S-Bahn Hasle-Rüegsau - Burgdorf		ZE
ÖV-Reg-1.02	S-Bahn Hasle-Rüegsau - Burgdorf bis Bern verlängern		ZE
ÖV-Reg-1.03	Kurspaare zw. Bern und Burgdorf ab 21h einführen		ZE
ÖV-Reg-1.04	IR Bern-Olten auch mit Halt in Wynigen		ZE
ÖV-Reg-1.05	Taktlücken zwischen Bern-Langnau schliessen		ZE
ÖV-Str-1.01	Verdichtung Buslinie 465		
ÖV-Str-1.02	Verdichtung Buslinie 466/467		
ÖV-Str-1.03	Verdichtung Buslinie 463		
ÖV-Str-1.04	Verbesserte Erschliessung Industrie Neuhof		
ÖV-Str-1.05	Verlängerung Buslinie 467 bis Oberburg		
ÖV-Str-2	Förderung von Buslinien als Bahnzubringer - Erarbeitung Konzept		VO
ÖV-Reg-1.06	Verlängerung S8 bis Bätterkinden		
ÖV-Reg-1.07	RE Bern-Solothurn integraler 15'-Takt tagsüber		



Massnahmen ÖV-Angebot		Zusatzinfo	
Nummer	Massnahme	Teilmassnahme eines Massnahmenpakets	Koordinationsstand
<b>RGSK Bern-Mittelland</b>			
ÖV-W-1-a	öV Angebotsverbesserungen, 15' Takt (s.u.)	Flamatt, Bern, Münsingen, 15'-Takt	ZE
ÖV-W-1-b		Bern, Köniz, Niederscherli, 15'-Takt	ZE
ÖV-W-1-c		RE Bern, Solothurn, 15'-Takt	ZE
ÖV-W-1-d		Bern, Jegenstorf, 15'-Takt	ZE
ÖV-W-1-e		Bern, Jegenstorf, Bätterkinden, 30'-Takt	ZE
ÖV-W-1-f		Schönbühl, Wankdorf, 30'-Takt	ZE
ÖV-W-1-g		Bern, Ins, 30'-Takt	ZE
ÖV-W-1-h		Riedbach, Rosshäusern, 30'-Takt	ZE
ÖV-W-1-i		Bern, Durchmesser Verbindung Wankdorf-Brünnen	ZE
ÖV-W-2-a		Verbesserung Tram- und Busangebot Kernagglomeration	
ÖV-W-2-b	Verbesserung Busangebot Agglomeration und ländlicher Raum		ZE
ÖV-W-3	Kernagglomeration Bern, Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Weiterentwicklung Tram- und Busnetz		
<b>RGSK Thun Oberland-West</b>			
ÖV-A-1	Austauschräume, Anbindung Agglomeration		FS
ÖV-Str-4-a	Agglomeration, Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: rechtes Thunerseeufer		ZE
ÖV-Str-4-b	Agglomeration, ÖV-Anbindung Kandergrien		VO
ÖV-Str-7	ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum		VO
<b>RGSK Oberland-Ost</b>			
ÖV-Str-1-3	Matten, Wilderswil, ÖV-Erschliessung des Gewerbegebiets Flugplatz		ZE

## Literaturverzeichnis

- Association Régionale Jura-Bienne (2012)  
Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) pour le Jura bernois :  
Rapport explicatif, mesures et carte. Bévillard.
- Avenir Suisse (Hrsg. 2010)  
Kantonsmonitoring Raumplanung, Inventar der kantonalen Instrumente zur  
Siedlungssteuerung. Ergebnisse des Gesamtrankings.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Justiz-, Gemeinde- und  
Kirchendirektion des Kantons Bern (2012)  
RGSK Synthesebericht 2012 – Auswertung und Beurteilung der Regionalen  
Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie der Agglomerationsprogramme Verkehr  
und Siedlung aus der Sicht des Kantons. Bern.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (2013)  
Strassennetzplan 2014 - 2019. Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (2014)  
Sachplan Veloverkehr. Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Justiz-, Gemeinde- und  
Kirchendirektion des Kantons Bern (2014)  
Leitfaden „RGSK Handbuch“. Bern.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Justiz-, Gemeinde- und  
Kirchendirektion des Kantons Bern (2014)  
Leitfaden „Vorgaben RGSK“. Bern.
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2015)  
Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3.  
Generation. Bern.
- Bundesrat (2015), Erläuternder Bericht zum Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für  
die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Eisenbahninfrastruktur in den  
Jahren 2017-2020. Entwurf vom 26.10.2015.
- Gemeinderat Stadt Langenthal / Stadtbauamt Langenthal (2012)  
Agglomerationsprogramm Langenthal inkl. Massnahmenblätter. Langenthal.
- Planungsregionen Kandertal, Obersimmental-Saanenland, Thun-InnertPort und Regionale  
Verkehrskonferenz (2012)  
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun Oberland-West: Teil 1:  
Bericht; Teil II: Massnahmen und RGSK-Karten. Thun.
- Regierungsrat des Kantons Bern (2008)  
Gesamtmobilitätsstrategie. Bern.
- Regierungsrat des Kantons Bern (2008)  
Umsetzungsprogramm 2008 bis 2011 des Kantons Bern zur Neuen Regionalpolitik des  
Bundes (Kantonales Umsetzungsprogramm NRP). Bern.

- Regierungsrat des Kantons Bern (2014)  
Richtlinien der Regierungspolitik 2015–2018. Bern.
- Regierungsrat des Kantons Bern (2014)  
Raumplanungsbericht 2014. Bern.
- Regierungsrat des Kantons Bern (2011)  
Wirtschaftsstrategie 2025. Bern.
- Regierungsrat des Kantons Bern (2015)  
Kantonaler Richtplan 2030. Bern.
- Region Emmental (2012)  
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental: Bericht, Anhang, Massnahmen, RGSK-Karte sowie spezieller Bericht: Agglomerationsprogramm Burgdorf der 2. Generation. Burgdorf.
- Region Oberaargau (2012)  
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau: Bericht inkl. Massnahmenteil, RGSK-Karte, Bern.
- Region Thun InnertPort (2012)  
Agglomerationsprogramm V+S Thun 2. Generation: Bericht und Massnahmenteil, Thun.
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2012)  
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland: Bericht, Massnahmen, RGSK-Karte. Bern.
- Regionalkonferenz Oberland-Ost (2012)  
Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan Oberland-Ost; Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 1. Generation. Bericht, Anhang, Massnahmenteil und Richtplankarte. Interlaken und Bern.
- Regionalkonferenz Oberland-Ost (2012)  
Agglomerationsprogramm Interlaken Siedlung und Verkehr 2. Generation 2015–2018: Erläuterungsbericht, Anhang, Massnahmenteil, Karten. Interlaken.
- Verein seeland.biel/bienne (2012)  
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland: Bericht, Anhang, Massnahmen, RGSK-Karte. Biel.
- Wichtige rechtliche Grundlagen im kantonalen Recht (verschiedene Daten)  
Baugesetz (BauG)  
Strassengesetz (SG)  
Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG)  
Verordnung über die Leistungen des Kantons an Massnahmen und Entschädigungen im Interesse der Raumplanung (Planungsfinanzierungsverordnung; PFV)