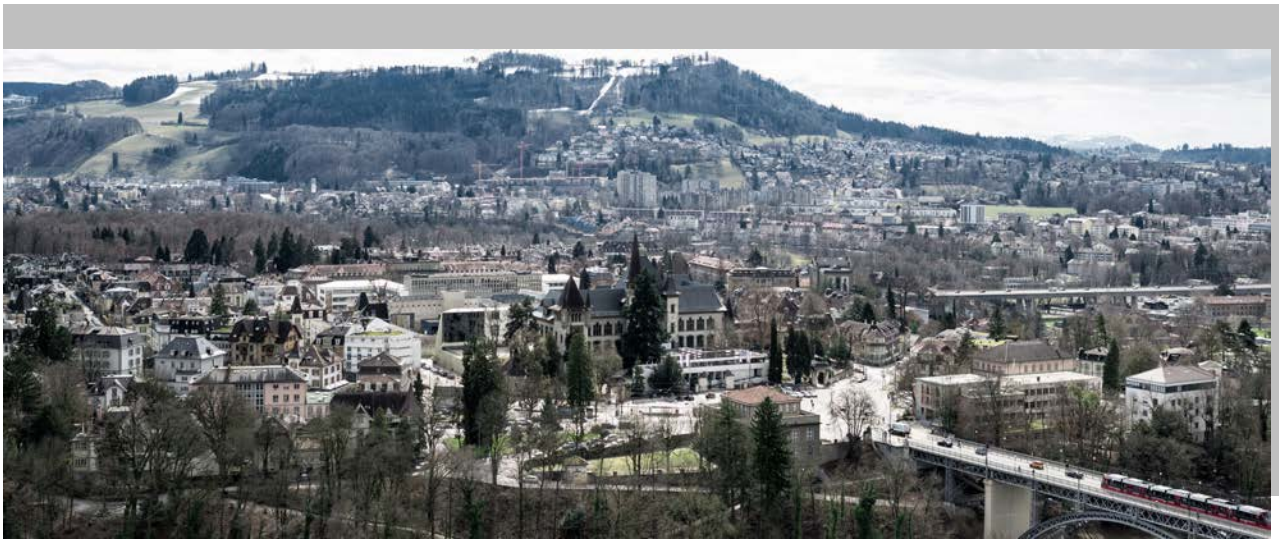


BESCHLUSSFASSUNG

Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2021



RGSK 2021

bestehend aus:

- Bericht
- Massnahmenband
- Übersichtskarte

Ergänzende Dokumente:

- Kartenband

7. Mai 2021

Impressum

Auftraggeber:

Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Projektleitung (bis Dezember 2019):

Daniel Laubscher, Projektleitung, RKBM
Martin Moser, Projektleitung Stv., RKBM

Projektleitung (ab Dezember 2019):

Martin Moser, Projektleitung, RKBM
Andrea Schemmel, Projektleitung Stv., RKBM

Projektbearbeitung:

Arthur Stierli, ecoptima ag, Bern
David Stettler, ecoptima ag, Bern
Jessica Biedermann, ecoptima ag, Bern
Sarah Kappeler, ecoptima ag, Bern
René Neuenschwander, Ecoplan AG, Bern
Antje Neumann, Metron AG, Bern

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Metron AG, Neuengasse 43, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 380 76 80, Fax 031 380 76 81
www.metron.ch, bern@metron.ch

Ecoplan AG, Monbijoustrasse 14, 3011 Bern
Telefon 031 356 61 61, Fax 031 356 61 60
www.ecoplan.ch, bern@ecoplan.ch

Projektbearbeitung Zukunftsbild:

Han van de Wetering, Van de Wetering, Zürich
Valérie Weibel, Van de Wetering, Zürich

Van de Wetering, Atelier für Städtebau GmbH,
Birmensdorferstrasse 55, 8004 Zürich
Telefon 044 245 46 09
www.wetering.ch, staedtebau@wetering.ch

Titelbild: Blick vom Münsterturm Richtung
Kirchenfeld und Gurten. Foto: M. Riechsteiner.

Inhalt

1.	Definition wichtiger Begriffe	4
1.1	Koordinationsstand	4
1.2	Priorisierung Massnahmen (gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr RPAV, 2020)	4
1.3	Zweckmässigkeit und Nutzen (gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr RPAV, 2019)	5
1.4	Kostenteiler	5
2.	Struktur der Massnahmenblätter	6
3.	Übersicht Massnahmen	8
3.1	Siedlung	8
3.2	Landschaft	15
3.3	Verkehr	16
	Fuss- und Veloverkehr	16
	Öffentlicher Verkehr	21
	Motorisierter Individualverkehr	22
	Kombinierte Mobilität	24
	Nachfrageorientierte Mobilität	24
3.4	Dokumentationsblätter nationale Massnahmen Verkehr	25
3.5	Monitoring / Controlling	25
4.	Massnahmenblätter	26
4.1.1	Siedlung	26
4.1.2	Landschaft	257
4.1.3	Verkehr	307
	Fuss- und Veloverkehr	308
	Öffentlicher Verkehr	470
	Motorisierter Individualverkehr	521
	Kombinierte Mobilität	578
	Nachfrageorientierte Mobilität	590
4.1.4	Dokumentationsblätter nationale Massnahmen Verkehr	603
4.1.5	Monitoring / Controlling	626
	Genehmigungsvermerke	628

1. Definition wichtiger Begriffe

Die Erläuterungen in den Kapiteln 1.2 bis 1.4 beziehen sich auf die Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr und haben für das RGSK 2021 einen erklärenden resp. informativen Charakter, indem sie zum besseren Verständnis der Massnahmeninhalte beitragen.

1.1 Koordinationsstand

Vororientierung:

Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Sie lässt die Aufnahme einzelner Ideen oder Ziele zu. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind weder abschätzbar noch lassen sie sich aufzeigen. Um den Koordinationsprozess einzuleiten, sind Anstrengungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern.

Zwischenergebnis:

Diese Kategorie zeigt an, dass die Koordination angelaufen ist und bereits Ergebnisse vorliegen. Ein Zwischenergebnis liegt dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte transparent offengelegt werden kann. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung.

Festsetzung:

Hier konnte die Koordination erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.

1.2 Priorisierung Massnahmen (gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr RPAV, 2020)

Der Bund verlangt in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation von den Trägerschaften eine Priorisierung der Massnahmen, deren Mitfinanzierung im Rahmen des Infrastrukturfonds beantragt wird. Die Priorisierung basiert dabei auf den folgenden fünf Kriterien:

Mitfinanzierbarkeit:	Die Massnahme ist gemäss gesetzlichen Vorgaben (MinVG, MinVV) mitfinanzierbar.
Kohärenz:	Die Massnahme entspricht dem Zielbild sowie den Teilstrategien und bettet sich kohärent in die Vorgängergenerationen ein.
Planungsstand:	<ol style="list-style-type: none">1. Massnahmen < 10 Mio. CHF: Die Massnahme ergibt sich aus dem Handlungsbedarf und aus dem Massnahmenbeschrieb gehen die Projektinhalte klar hervor. Die Kosten sind aus Erfahrungswerten grob abgeschätzt.2. Massnahmen > 10 Mio. CHF: Planungsstand 1 ist erfüllt plus Vorstudie/ Zweckmässigkeitsbeurteilung und Machbarkeitsnachweis liegen vor. Schätzung der Investitionskosten von +/- 30%.3. Massnahmen > 50 Mio. CHF: Planungsstand 2 ist erfüllt plus Vorprojekt gemäss SIA-Norm 103 für Bauingenieure ist vorhanden. Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind auf +/- 20% geschätzt
Kosten/Nutzen-Verhältnis:	Die Massnahme weist ein gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf.
Bau- und Finanzreife:	Die Massnahme kann innerhalb des Horizontes finanziert und umgesetzt werden.

Ziel der Priorisierung ist es, die mitzufinanzierenden Massnahmen mittels dreier Kategorien zu etappieren. Im Rahmen des RGSK 2021 wurden sowohl durch den Bund mitzufinanzierende Massnahmen (v. a. Infrastrukturmassnahmen Verkehr), als auch nicht mitzufinanzierende Massnahmen (v. a. Massnahmen Siedlung und Landschaft) den folgenden drei Prioritäten zugeordnet:

- Priorität A: Beginn Umsetzung der Massnahme in der Periode 2024 – 2027
- Priorität B: Beginn Umsetzung der Massnahme in der Periode 2028 – 2031
- Priorität C: Beginn Umsetzung der Massnahme ab 2032

1.3 Zweckmässigkeit und Nutzen (gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr RPAV, 2019)

Die qualitative Begründung zur Zweckmässigkeit der Massnahme, insbesondere der Zusammenhang mit dem Zukunftsbild und den entsprechenden Teilstrategien sowie eine qualitative Begründung des Hauptnutzens der Massnahme erfolgt hinsichtlich der vier Hauptwirkungsbereiche resp. ihrer Unterkriterien. Diese sind:

- WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern
- WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern
- WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen
- WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

1.4 Kostenteiler

Der in den Massnahmenblättern aufgeführte Kostenteiler basiert auf der Annahme, dass sich der Bund über den Infrastrukturfonds entsprechend den im Agglomerationsprogramm, 4. Generation vorgeschlagenen Massnahmen beteiligt. Die tatsächliche Kostenbeteiligung des Bundes wird jedoch erst im Rahmen der Leistungsvereinbarung, nach erfolgter Prüfung der Massnahmen durch das ARE, zwischen Bund und Trägerschaft festgelegt. Auch die Angaben zum Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden haben informativen Charakter.

2. Struktur der Massnahmenblätter

Aufgrund der Kosten einer Massnahme erfolgt die Zuteilung zu einer Einzelmassnahme oder einem Massnahmenpaket. Für einzelne Kategorien gibt es pauschale Bundesbeiträge.

Einzelmassnahme:	- Einzelne Massnahmen mit Kosten > 5.0 Mio. CHF exkl. MwSt
Massnahmenpaket:	- Massnahmenpakt enthält mehrere Teilmassnahmen mit ähnlichen Massnahmeninhalten, die nicht den vier Pauschal-Kategorien zugewiesen werden können - innerhalb Agglomeration 1 Paket je Horizont (A / B / C); ausserhalb Agglomeration 1 Paket für alle Horizonte - jede Teilmassnahme mit Kosten ≤ 5.0 Mio. CHF exkl. MwSt
Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge:	- Massnahmenpakt enthält mehrere Teilmassnahmen mit ähnlichen Massnahmeninhalten (Massnahmenkategorien) - 1 Paket je Horizont (A / B) - jede Teilmassnahme mit Kosten ≤ 5.0 Mio. CHF exkl. MwSt

Pauschale Bundesbeiträge können gemäss Art. 21a MinVV für vier Kategorien beantragt werden:

- Langsamverkehr	→ Fuss-/Veloverkehr (LV-Ü)
- Aufwertung von Bus- und Tramhaltestellen	→ Öffentlicher Verkehr (ÖV-Ort)
- Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	→ Motorisierter Individualverkehr (MIV-Auf)
- Verkehrsmanagement	→ Nachfrageorientierte Mobilität (NM-VM)

Die Massnahmen sind unterschiedlichen Kategorien zugewiesen. Die folgende Abbildung zeigt die Struktur der Massnahmenblätter des RGSK 2021 auf:

Siedlung	S-Ü.1 Regionale Zentralitätsstruktur	S-Ü.2 Umsetzung Zukunftsbild	S-Ü.3 Regionale Gewerbezonen	S-Ü.4 Reg. Kompensationsmodell FFF	S-Ü.5 Regionale Klimastrategie	
	S-SW Regionale Wohnschwerpunkte	S-SA Regionale Arbeitsschwerpunkte	S-VW Vorranggeb. Siedlungserweiterung Wohnen	S-VA Vorranggeb. Siedlungserweiterung Arbeiten	S-VÜ Regionale Sportstätten	
	S-UV Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	S-VIV Verkehrsentensive Vorhaben	S-Bgo Siedl.begrenzung von reg. Bedeutung			
Landschaft	L-Ü.1 Regionaler Naturpark Ganttrisch	L-Ü.2 Grünes Band	L-Gr Vorranggebiete Siedlungspr. Grünräume	L-Ü.3/4 Vorranggebiete Kulturlandschaften		
	L-Schu Vorranggebiete Naturlandschaften	L-Tg.1 Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel	T-Ü.1/2 Erholungsschwerpunkte	L-Ü.5 Überarbeitung der reg. Landschaftsinhalte		
Verkehr	Fuss- und Veloverkehr	LV-F Fussverkehr	LV-V Veloverkehr	LV-Ü Fuss- und Veloverkehr	LV-Ü Studien	LV-Ü Dokumentationsblätter
	Öffentlicher Verkehr	ÖV-Tram Tram/Tramprojekte	ÖV-Ort Schiene/Ortsverkehr	ÖV-Str Strassengebundener Öffentlicher Verkehr	ÖV-E Elektrifizierung	ÖV-Ü Studien
	Motorisierter Individualverkehr	MIV-Auf Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	MIV-E Erschliessung	MIKV-K Kapazität	MIV-Ü Studien	
	Nachfrageorientierte Mobilität	NM-VM Verkehrsmanagement	NM-Ü Studien			
	Kombinierte Mobilität	KM-Mu Multimodale Mobilität	KM-P P+R-Anlagen	KM-Ü Studien		
	Dokumentationsblätter nationale Planungen	ÖV-Nat nationale Massnahmen Öffentlicher Verkehr	MIV-Nat nationale Massnahmen Motor. Individualverkehr			
M+C	C Monitoring / Controlling					

3. Übersicht Massnahmen

3.1 Siedlung

RGSK-Nr.	Massnahme / Titel	Priorität	Seite
BM.S-Ü.1	Regionale Zentralitätsstruktur	Daueraufgabe	27
BM.S-Ü.2	Umsetzung Zukunftsbild	Daueraufgabe	30
BM.S-Ü.3	Schwerpunkte Regionale Gewerbezon	Daueraufgabe	32
BM.S-Ü.4	Regionales Kompensationsmodell Fruchtfolgeflächen	Daueraufgabe	34
BM.S-Ü.5	Regionale Klimastrategie	Daueraufgabe	36
BM.S-SW.1	Regionale Wohnschwerpunkte in der Agglomeration Bern	Daueraufgabe	38
BM.S-SW.1.1	Bern, Mittelfeld	A	41
BM.S-SW.1.2	Bern, Viererfeld	A	42
BM.S-SW.1.3	Bern, Hintere Schosshalde	C	43
BM.S-SW.1.4	Bern, Saali-Ost	C	43
BM.S-SW.1.5	Bolligen, Pfrundland	A	44
BM.S-SW.1.6	Frauenkappelen, ZPP Matte	A	44
BM.S-SW.1.7	Ittigen, Areal «Arerain»	A	45
BM.S-SW.1.8	Kehrsatz, Bahnhofmatte	A	46
BM.S-SW.1.9	Kehrsatz, Bleikematt II	A	46
BM.S-SW.1.10	Köniz, Niederwangen, Ried	A	47
BM.S-SW.1.11	Köniz, Wabern, Morillongut	A	48
BM.S-SW.1.12	Köniz, Wabern, Nesslerenweg/METAS	A	49
BM.S-SW.1.13	Konolfingen, Grünegg	A	50
BM.S-SW.1.14	Konolfingen, Schloss Hünigen	B	50
BM.S-SW.1.15	Laupen, Stadtmatte	A	51
BM.S-SW.1.16	Münchenbuchsee, Seedorfweg-Nord	B	52
BM.S-SW.1.17	Münsingen, Hinterdorf ZPP J	A	53
BM.S-SW.1.18	Münsingen, Underrüti	A	54
BM.S-SW.1.19	Muri, Oberhausweg	A	55
BM.S-SW.1.20	Muri, Riedacker	A	55
BM.S-SW.1.21	Neuenegg, Denkmal	A	56
BM.S-SW.1.22	Neuenegg, Gummenstrasse	A	56
BM.S-SW.1.23	Vechigen, Boll Diessenberg I	A	57
BM.S-SW.1.24	Vechigen, Boll Diessenberg II	B	57
BM.S-SW.1.25	Zäziwil, Zäzibach	A	58
BM.S-SW.1.26	Zollikofen, Lättere	A	58
BM.S-SW.2	Regionale Wohnschwerpunkte	Daueraufgabe	59
BM.S-SW.2.1	Ferenbalm, Kleingümmenen		62
BM.S-SW.2.2	Riggisberg, Edelstein		62
BM.S-SW.2.3	Schwarzenburg, Taan-Stengeli		63
BM.S-SW.2.4	Schwarzenburg, Wellenried		63
BM.S-SA.1	Regionale Arbeitsschwerpunkte in der Agglomeration Bern	Daueraufgabe	64
BM.S-SA.1.1	Köniz, Niederwangen, Juch/Hallmatt	A	67
BM.S-SA.1.2	Konolfingen, Tonisbach	A	67

RGSK-Nr.	Massnahme / Titel	Priorität	Seite
BM.S-SA.1.3	Münchenbuchsee, Bielstrasse- Süd	B	68
BM.S-SA.1.4	Münchenbuchsee, Buechlimatt	B	69
BM.S-SA.1.5	Münsingen, Südstrasse	A	70
BM.S-SA.1.6	Münsingen, Thunstrasse	A	70
BM.S-SA.1.7	Ostermundigen, Schwandi	B	71
BM.S-SA.1.8	Worb, Mülacher	A	71
BM.S-SA.2	Regionale Arbeitsschwerpunkte	Daueraufgabe	72
BM.S-SA.2.1	Schwarzenburg, Ringgenmatt		75
BM.S-UV.1	Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in der Agglomeration Bern	Daueraufgabe	76
BM.S-UV.1.1	Belp, Stockmatt	A	79
BM.S-UV.1.2	Bern, Biwo Krippenstrasse	A	80
BM.S-UV.1.3	Bern, Burgernziel	B	80
BM.S-UV.1.4	Bern, RUAG-Areal (Business Park Bern)	A	81
BM.S-UV.1.5	Bern, Galenica	A	82
BM.S-UV.1.6	Bern, Gangloff-Areal	A	82
BM.S-UV.1.7	Bern, Inselspital	A	83
BM.S-UV.1.8	Bern, Mädergutstrasse	A	84
BM.S-UV.1.9	Bern, Meienegg	A	84
BM.S-UV.1.10	Bern, Meinen-Areal	A	85
BM.S-UV.1.11	Bern, Migros Zentrum Bethlehem	A	85
BM.S-UV.1.12	Bern, Mühledorfstrasse / Bahnhof Bümpliz Nord	A	86
BM.S-UV.1.13	Bern, Warmbächliweg KVA	A	86
BM.S-UV.1.14	Bern, Weyermannshaus Ost	B	87
BM.S-UV.1.15	Bern, Weyermannshaus West	A	88
BM.S-UV.1.16	Bern, Ausserholligen VI (ewb/BLS-Areal)	B	89
BM.S-UV.1.17	Bern, Bahnhof Weissenbühl	B	90
BM.S-UV.1.18	Bern, BBL-Areal Fellerstrasse	B	90
BM.S-UV.1.19	Bern, Blumenfeld	B	91
BM.S-UV.1.20	Bern, Burgernzielweg	B	91
BM.S-UV.1.21	Bern, Carlo Bernasconi-Areal	B	92
BM.S-UV.1.22	Bern, CSL/Stade de Suisse	B	92
BM.S-UV.1.23	Bern, Eilgut-Areal	B	93
BM.S-UV.1.24	Bern, Felsenau	B	93
BM.S-UV.1.25	Bern, Galgenfeld Ost	B	94
BM.S-UV.1.26	Bern, Gaswerkareal	B	94
BM.S-UV.1.27	Bern, Goumoen-Matte	B	95
BM.S-UV.1.28	Bern, UeO Mingerstrasse Papiermühlenstresse (Neue Festhalle)	A	95
BM.S-UV.1.29	Bern, Kelten-/Bethlehemstrasse	B	96
BM.S-UV.1.30	Bern, Morgenstrasse	A	96
BM.S-UV.1.31	Bern, Chantier Korridor A6 Süd (Muristrasse)	B	97
BM.S-UV.1.32	Bern, Normannenstrasse	B	97
BM.S-UV.1.33	Bern, NPZ / VZ VBS	B	98
BM.S-UV.1.34	Bern, Ostermundigenstrasse	B	98

RGSK-Nr.	Massnahme / Titel	Priorität	Seite
BM.S-UV.1.35	Bern, Chantier Korridor A6 Süd (Ostring 1)	B	99
BM.S-UV.1.36	Bern, Chantier Korridor A6 Süd (Ostring 2)	B	99
BM.S-UV.1.37	Bern, Chantier Korridor A6 Süd (Ostring 3)	B	100
BM.S-UV.1.38	Bern, Ränder Engehalde	B	100
BM.S-UV.1.39	Bern, SBB Aebimatte	B	101
BM.S-UV.1.40	Bern, Schemerareal/Wölflistrasse (CSL Behring)	B	101
BM.S-UV.1.41	Bern, Nachnutzung Areal Schermenweg	B	102
BM.S-UV.1.42	Bern, Seftigen-/Morillonstrasse	B	102
BM.S-UV.1.43	Bern, Siedlung Bethlehemacker	B	103
BM.S-UV.1.44	Bern, Siedlung Hohliebi	B	103
BM.S-UV.1.45	Bern, Siedlung Innere Höhe	B	104
BM.S-UV.1.46	Bern, Siedlung Stapfenacker	B	104
BM.S-UV.1.47	Bern, Siedlung Wankdorf	C	105
BM.S-UV.1.48	Bern, Siedlung Wylerfeldstrasse	B	105
BM.S-UV.1.49	Bern, Springgarten	B	106
BM.S-UV.1.50	Bern, Tiefenau	B	106
BM.S-UV.1.51	Bern, Tramdepot Eigerplatz	B	107
BM.S-UV.1.52	Bern, Vordere Allmend	B	107
BM.S-UV.1.53	Bern, Wankdorffeldstrasse	B	108
BM.S-UV.1.54	Bern, Weltpostpark	A	108
BM.S-UV.1.55	Bern, WIFAG-Areal	B	109
BM.S-UV.1.56	Bern, Winterfeldweg	B	109
BM.S-UV.1.57	Bern, Zentweg/Galgenfeld	B	110
BM.S-UV.1.58	Bern, Zieglerspital	B	110
BM.S-UV.1.59	Bern, Ausserholligen V / Fischermättelstrasse	C	111
BM.S-UV.1.60	Bern, Bodenweid	C	111
BM.S-UV.1.61	Bern, Fischermätteli	C	112
BM.S-UV.1.62	Bern, Gleisdreieck Wankdorf	C	112
BM.S-UV.1.63	Bern, Kasernenareal	C	113
BM.S-UV.1.64	Bern, Messerligrube	C	113
BM.S-UV.1.65	Bern, Siedlung Weissenstein	C	114
BM.S-UV.1.66	Bern, Siedlung Wittigkofen	C	114
BM.S-UV.1.67	Biglen, Dättlig II	B	115
BM.S-UV.1.68	Bolligen, Bahnhof Bolligen	A	116
BM.S-UV.1.69	Bolligen, Flugbrunnenareal	A	117
BM.S-UV.1.70	Bolligen, Rothus	B	118
BM.S-UV.1.71	Bolligen, Wegmühle	B	119
BM.S-UV.1.72	Fraubrunnen, Mühle Fraubrunnen	B	120
BM.S-UV.1.73	Fraubrunnen, Werke Fraubrunnen (ehemals Möbelfabrik)	B	120
BM.S-UV.1.74	Frauenkappelen, Gewerbezone Ost	B	121
BM.S-UV.1.75	Ittigen, Areal «Buszentrum RBS»	A	122
BM.S-UV.1.76	Ittigen, Areal «Hammerwerke»	A	123
BM.S-UV.1.77	Ittigen, Areal «Im Park»	B	124

RGSK-Nr.	Massnahme / Titel	Priorität	Seite
BM.S-UV.1.78	Ittigen, Areal «Talgut-Zentrum»	A	124
BM.S-UV.1.79	Ittigen, Areal Tilia	A	125
BM.S-UV.1.80	Ittigen, Entwicklungsgebiet Papiermühle	A	125
BM.S-UV.1.81	Ittigen, Areal Worlenttalstr./Badhausstr.	B	126
BM.S-UV.1.82	Ittigen, «Entwicklungsgebiet Ittigen-Worblaufen»	A	127
BM.S-UV.1.83	Ittigen, Areal «Gurit Worbla»	B	128
BM.S-UV.1.84	Kehrsatz, Bernstrasse Süd	C	129
BM.S-UV.1.85	Kehrsatz, Bernstrasse Nord	B	130
BM.S-UV.1.86	Kehrsatz, Hängelen	B	130
BM.S-UV.1.87	Kirchlindach, Thalmatte	B	131
BM.S-UV.1.88	Köniz, Buchsee, Köniz	B	131
BM.S-UV.1.89	Köniz, Eichmatt, Schliern	A	132
BM.S-UV.1.90	Köniz, «ESP Bundesarbeitsplätze II»	B	132
BM.S-UV.1.91	Köniz, Liebefeld Mitte	A	133
BM.S-UV.1.92	Köniz, Liebefeld, Könizstrasse	A	134
BM.S-UV.1.93	Köniz, Liebefeld, Thomasweg	A	134
BM.S-UV.1.94	Köniz, Niederwangen, Bahngässli	A	135
BM.S-UV.1.95	Köniz, Köniz, Rappentöri / Bläuacker	A	135
BM.S-UV.1.96	Köniz, Niederwangen, Schwendistutz	A	136
BM.S-UV.1.97	Köniz, Spiegel, Feldrainstrasse	A	136
BM.S-UV.1.98	Köniz, Spiegel, Hölzliacher	A	137
BM.S-UV.1.99	Köniz, Station Oberwangen	A	137
BM.S-UV.1.100	Köniz, Wabern, Stiftung Bächtelen	B	138
BM.S-UV.1.101	Köniz, "Thörishaus, PaxVax Grafenried"	A	139
BM.S-UV.1.102	Köniz, Wabern, Station	A	140
BM.S-UV.1.103	Köniz, Zentrum Köniz Nord	A	141
BM.S-UV.1.104	Köniz, Zentrum, Niederscherli	A	142
BM.S-UV.1.105	Köniz, Neues Zentrum Niederwangen	A	143
BM.S-UV.1.106	Köniz, "Wabern, Bundesareal METAS"	B	144
BM.S-UV.1.107	Köniz, Zentrum Kleinwabern	C	145
BM.S-UV.1.108	Konolfingen, Bernstrasse	A	146
BM.S-UV.1.109	Konolfingen, Areal Hübeli	B	146
BM.S-UV.1.110	Laupen, Altes Bahnareal	B	147
BM.S-UV.1.111	Laupen, ZPP Laupen Süd	A	148
BM.S-UV.1.112	Meikirch, Sonnmatt	C	148
BM.S-UV.1.113	Münchenbuchsee, Löwenareal	A	149
BM.S-UV.1.114	Münchenbuchsee, Strahmmatte	A	150
BM.S-UV.1.115	Münsingen, Bahnhof West ZPP B	A	151
BM.S-UV.1.116	Münsingen, Mäder	C	152
BM.S-UV.1.117	Muri, Lischenmoos	B	152
BM.S-UV.1.118	Muri, "Gümligen Hofacker II"	B	153
BM.S-UV.1.119	Muri, Tannental I	B	154
BM.S-UV.1.120	Muri, vordere Thunstrasse	B	155

RGSK-Nr.	Massnahme / Titel	Priorität	Seite
BM.S-UV.1.121	Neuenegg / Köniz, Thörishaus Sensemattstrasse	B	155
BM.S-UV.1.122	Ostermundigen, Bahnhof	A	156
BM.S-UV.1.123	Ostermundigen, Lindendorf II	A	156
BM.S-UV.1.124	Ostermundigen, Bachweg	B	157
BM.S-UV.1.125	Ostermundigen, Tell	B	157
BM.S-UV.1.126	Stettlen, Bernapark	A	158
BM.S-UV.1.127	Thurnen, Bahnhofplatz	B	158
BM.S-UV.1.128	Urtenen-Schönbühl, Bahnhof/Gasthof	C	159
BM.S-UV.1.129	Vechigen, Kern Boll Süd	B	159
BM.S-UV.1.130	Wohlen, Uettligen West	B	160
BM.S-UV.1.131	Worb, Areal Sägesser (Simag Areal)	B	160
BM.S-UV.1.132	Worb, Langenloh	B	161
BM.S-UV.1.133	Worb, Rüfenacht West II	B	161
BM.S-UV.1.134	Worb, Worb Zentrum	B	162
BM.S-UV.1.135	Zollikofen, Bernstrasse-Bahnlinie-Kreuzstrasse	A	163
BM.S-UV.1.136	Zollikofen, Meielen Nord	A	164
BM.S-UV.1.137	Zollikofen, Meielen Süd	A	165
BM.S-UV.1.138	Zollikofen, Webergut	B	166
BM.S-UV.2	Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	Daueraufgabe	167
BM.S-UV.2.1	Ferenbalm, Bahnhof Gümmenen		170
BM.S-UV.2.2	Mühleberg, Mühleberg Dorf/Steinriesel		170
BM.S-UV.2.3	Oberdiessbach, Vogt-Areal		171
BM.S-UV.2.4	Schwarzenburg, Bahnhof		171
BM.S-UV.2.5	Schwarzenburg, Ribimatt		172
BM.S-VW.1	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen in der Agglomeration Bern	Daueraufgabe	173
BM.S-VW.1.1	Belp, Chrütz/Müli I	A	176
BM.S-VW.1.2	Belp, Muracher I	A	177
BM.S-VW.1.3	Belp, Chrütz/Müli II	C	178
BM.S-VW.1.4	Bern, Riedbach	B	178
BM.S-VW.1.5	Bern, BE-Ost, Teil Bern	C	179
BM.S-VW.1.6	Bern, Bern West	C	180
BM.S-VW.1.7	Biglen, Dättlig I	C	180
BM.S-VW.1.8	Bolligen, Rörswil	B	181
BM.S-VW.1.9	Bolligen, Rothus II	C	181
BM.S-VW.1.10	Bremgarten bei Bern, Fussacker	C	182
BM.S-VW.1.11	Fraubrunnen, Hofmatte Süd	B	182
BM.S-VW.1.12	Ittigen, ZPP M «Chasseralstrasse»	B	183
BM.S-VW.1.13	Ittigen, ZPP L «Ittigenfeld»	B	184
BM.S-VW.1.14	Jegenstorf, Zuzwilstrasse	B	185
BM.S-VW.1.15	Jegenstorf, Brüggacker	B	185
BM.S-VW.1.16	Jegenstorf, Im Staffel	B	186
BM.S-VW.1.17	Kehrsatz, Riedli	A	187

RGSK-Nr.	Massnahme / Titel	Priorität	Seite
BM.S-VW.1.18	Kehrsatz, Chilchacher	C	188
BM.S-VW.1.19	Kehrsatz, Bleikematt I	C	188
BM.S-VW.1.20	Köniz, Haltenrain Niederscherli	A	189
BM.S-VW.1.21	Laupen, Hirsried Wohnüberbauung Etappe 2	B	189
BM.S-VW.1.22	Laupen, Bösingerfeld	C	190
BM.S-VW.1.23	Mattstetten, Mattstetten Dorf	C	190
BM.S-VW.1.24	Moosseedorf, Moosbühl	A	191
BM.S-VW.1.25	Moosseedorf, Nassegasse I	A	192
BM.S-VW.1.26	Moosseedorf, Äbnit/Bifang	C	193
BM.S-VW.1.27	Moosseedorf, Loupenacher	C	193
BM.S-VW.1.28	Münchenbuchsee, Bodenacker	C	194
BM.S-VW.1.29	Münchenbuchsee, Kipfgasse	C	194
BM.S-VW.1.30	Münchenbuchsee, Laubberg	C	195
BM.S-VW.1.31	Münchenbuchsee, Unterfeld	C	195
BM.S-VW.1.32	Münsingen, Im Stock	A	196
BM.S-VW.1.33	Münsingen, Chrützwegacker	C	196
BM.S-VW.1.34	Münsingen, Ochsematte	C	197
BM.S-VW.1.35	Muri, Gümligenmoos	C	197
BM.S-VW.1.36	Muri, Schürmatt	B	198
BM.S-VW.1.37	Muri, BE-Ost, Teil Muri	C	199
BM.S-VW.1.38	Neuenegg, Thörishaus Talstrasse I	A	200
BM.S-VW.1.39	Neuenegg, Louelemoos	B	200
BM.S-VW.1.40	Neuenegg, Thörishaus Talstrasse II	B	201
BM.S-VW.1.41	Ostermundigen, BE-Ost, Teil Ostermundigen	C	202
BM.S-VW.1.42	Rubigen, Zünacher III	A	203
BM.S-VW.1.43	Rubigen, Hölzliacher	C	203
BM.S-VW.1.44	Stettlen, Bernstrasse Nord	B	204
BM.S-VW.1.45	Thurnen, Mühlethurnen	B	204
BM.S-VW.1.46	Toffen, Grossmatt	C	205
BM.S-VW.1.47	Urtenen-Schönbühl, Holzmatt	C	205
BM.S-VW.1.48	Urtenen-Schönbühl, Reckholder	C	206
BM.S-VW.1.49	Wichtrach, Baumrüti	B	206
BM.S-VW.1.50	Wichtrach, Führenweg	C	207
BM.S-VW.1.51	Wohlen, Südlich Schulanlage	B	207
BM.S-VW.1.52	Wohlen, Areal Hubacher	A	208
BM.S-VW.1.53	Wohlen, Schulgasse	B	208
BM.S-VW.1.54	Wohlen, Stägmatt	B	209
BM.S-VW.1.55	Wohlen, Kappelenfeld	C	209
BM.S-VW.1.56	Worb, Bächumatt	B	210
BM.S-VW.1.57	Worb, Alpacher	B	210
BM.S-VW.1.58	Worb, Lindhaldenstrasse	C	211
BM.S-VW.1.59	Zollikofen, Steinibachgrube	C	211
BM.S-VW.1.60	Moosseedorf, Nassegasse II	C	212

RGSK-Nr.	Massnahme / Titel	Priorität	Seite
BM.S-VW.2	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen	Daueraufgabe	213
BM.S-VW.2.1	Bowil, Oberhofen		216
BM.S-VW.2.2	Riggisberg, Schwarzenburgstrasse		216
BM.S-VW.2.3	Schwarzenburg, Voremburg		217
BM.S-VA.1	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten in der Agglomeration Bern	Daueraufgabe	218
BM.S-VA.1.1	Belp, Viehweid Nord I	A	221
BM.S-VA.1.2	Belp, Viehweid Nord II	B	221
BM.S-VA.1.3	Grosshöchstetten, Trogmatt	A	222
BM.S-VA.1.4	Jegenstorf, Bernfeld	B	222
BM.S-VA.1.5	Kiesen, Dammacker	C	223
BM.S-VA.1.6	Köniz, Wabern, Balsigergut	A	224
BM.S-VA.1.7	Konolfingen, Nestlé Nord	B	225
BM.S-VA.1.8	Konolfingen Ursällenmoos/Tonisbach	B	225
BM.S-VA.1.9	Konolfingen, Cheer/Emmentalstrasse	C	226
BM.S-VA.1.10	Laupen, Hirsried	C	226
BM.S-VA.1.11	Laupen, Oberau West	C	227
BM.S-VA.1.12	Mattstetten, Silbersboden	B	227
BM.S-VA.1.13	Moosseedorf, Burgermoos	A	228
BM.S-VA.1.14	Moosseedorf, Sederfeld/Lochacher I	A	228
BM.S-VA.1.15	Moosseedorf, Seedorffeld/Lochacher	B	229
BM.S-VA.1.16	Moosseedorf, Moos-West	C	229
BM.S-VA.1.17	Münchenbuchsee, Buechlimatt Deponie	C	230
BM.S-VA.1.18	Münsingen, Hunzigenstrasse	C	230
BM.S-VA.1.19	Muri, Gümligen Hofacker	C	231
BM.S-VA.1.20	Muri, Gümligenfeld	C	231
BM.S-VA.1.21	Muri, Tannental II	C	232
BM.S-VA.1.22	Ostermundigen, Ostermundigen Nord	C	232
BM.S-VA.1.23	Rubigen, Spitzacher / Hubelacher	A	233
BM.S-VA.1.24	Rubigen, Chäppeli	C	234
BM.S-VA.1.25	Urtenen-Schönbühl, Dorniacher/Grubenstrasse I	A	235
BM.S-VA.1.26	Urtenen-Schönbühl, Gewerbepark I	A	236
BM.S-VA.1.27	Urtenen-Schönbühl, Dorniacher/Grubenstrasse II	C	237
BM.S-VA.1.28	Urtenen-Schönbühl, Gewerbepark II	C	237
BM.S-VA.1.29	Wichtrach, Brückenweg	C	238
BM.S-VA.1.30	Worb, SBB Ost	C	239
BM.S-VA.1.31	Worb, Worbboden Nord	C	239
BM.S-VA.1.32	Zollikofen, Meielen Ost	C	240
BM.S-VA.1.33	Moosseedorf, Sederfeld/Lochacher II	C	240
BM.S-VA.2	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten	Daueraufgabe	241
BM.S-VA.2.1	Bowil, Moos		244
BM.S-VA.2.2	Riggisberg, Gurnigelbad		244
BM.S-VÜ.1	Richtplan Regionale Sportstätten	Daueraufgabe	245

RGSK-Nr.	Massnahme / Titel	Priorität	Seite
BM.S-VÜ.1.1	Bremgarten bei Bern, Kirchlindach, Meikirch, Wohlen bei Bern, Sportanlage Löhracher	A	248
BM.S-VÜ.1.2	Schwarzenburg, Köniz, Eisbahn Schwarzwasser	A	248
BM.S-VÜ.1.3	Urtenen-Schönbühl, Reitsportzentrum	A	249
BM.S-VIV.1	Verkehrsintensive Vorhaben in der Agglomeration Bern	Daueraufgabe	250
BM.S-Bgo.1	Siedlungsbegrenzungen von reg. Bedeutung in der Agglomeration Bern	Daueraufgabe	253
BM.S-Bgo.2	Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung	Daueraufgabe	255

3.2 Landschaft

RGSK-Nr.	Massnahme / Titel	Priorität	Seite
BM.L-Ü.1	Regionaler Naturpark Gantrisch	Daueraufgabe	258
BM.L-Ü.2	Grünes Band	Daueraufgabe	261
BM.L-Gr.1	Vorranggebiete Siedlungsprägende Grünräume in der Agglomeration Bern	Daueraufgabe	266
BM.L-Schu.1	Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer in der Agglomeration Bern	Daueraufgabe	273
BM.L-Schu.2	Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer	Daueraufgabe	278
BM.L-Ü.3	Vorranggebiete Kulturlandschaften in der Agglomeration Bern	Daueraufgabe	282
BM.L-Ü.4	Vorranggebiete Kulturlandschaften	Daueraufgabe	287
BM.L-Tg.1	Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel	Daueraufgabe	292
BM.T-Ü.1	Erholungsschwerpunkte in der Agglomeration Bern	Daueraufgabe	295
BM.T-Ü.2	Erholungsschwerpunkte	Daueraufgabe	300
BM.L-Ü.5	Überarbeitung der regionalen Landschaftsinhalte	A	305

3.3 Verkehr

Fuss- und Veloverkehr

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
	Einzelmassnahmen Agglomeration Bern, Fussverkehr						
LV-F.1	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlerstrasse				X		314
LV-F.2	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schützenmatte			X			316
LV-F.3	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz			X			318
	Einzelmassnahmen Agglomeration Bern, Veloverkehr						
LV-V.1	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Zugang Länggasse, Aufwertung Velostation PostParc	KM-B-2-c (1)	0351.3.124	X			320
LV-V.2	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, B-Horizont	KM-B-2-c (2)			X		323
LV-V.3	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, C-Horizont					X	326
LV-V.4	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Hirschengraben	KM-B-2-c (1)	0351.3.124	X			328
LV-V.5	Stadt Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf	KM-B-2-e		X			331
	Einzelmassnahmen Agglomeration Bern, Übrige Massnahmen LV (Fuss- und Veloverkehr)						
LV-Ü.2	Stadt Bern, Fuss- und Radweg Bottigenstrasse				X		334
LV-Ü.3	Stadt Bern, BGK Murtenstrasse				X		336
LV-Ü.4	Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen			X			338
LV-Ü.6	Stadt Bern, S-Bahnstation Bümpliz Nord, Verbreiterung und Aufwertung Bahnunterführung			X			340
LV-Ü.7	Stadt Bern, Veloquerung Bahnhof Bümpliz Süd					X	342
LV-Ü.10	Stadt Bern, Köniz; Niederbottigen/ Niederwangen: Regionale Verbindung Riedmoosstrasse - Moosweg	MIV 3.2 (RGSK I)		X			344
LV-Ü.11	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Juch/Hallmatt-Rehag (UF/ÜF)			X			347
LV-Ü.12	Stadt Bern, BGK Effingerstrasse, Abschnitt Belpstrasse - Loryplatz				X		349
LV-Ü.13	Stadt Bern, Egghölzli			X			351
LV-Ü.14	Stadt Bern, BGK Muristrasse				X		353
LV-Ü.15	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Breitenrain - Länggasse	LV-N-1	0351.3.068		X		355
LV-Ü.16	Stadt Bern - Köniz, Morillonstrasse / Bahnübergang BLS	LV-S-1	0351.3.078			X	358
LV-Ü.17	Stadt Bern, BGK Bollwerk Umgestaltung					X	360

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
LV-Ü.18	Stadt Bern, BGK Thunplatz				X		362
LV-Ü.19	Stadt Bern, Alternative Veloroute abseits der Weissensteinstrasse					X	364
LV-Ü.20	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Autobahnanschluss Bern Bümpliz					X	366
LV-Ü.26	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6				X		368
LV-Ü.27	Stadt Bern, Bern Bümpliz Süd, Fuss-/Velo- verbindung Freiburgstrasse - Lagerhaus- weg/Wangenstrasse				X		370
LV-Ü.28	Stadt Bern, Personenunterführung Wank- dorf – Veloverbindung und Velostation					X	372
LV-Ü.21	Massnahmenpaket pauschale Bundesbei- träge, Kategorie Langsamverkehr, Agglo- meration Bern, A-Horizont						375
LV-Ü.21.2	Stadt Bern, Attraktivierung der Fussweg- verbindung Fellergut-Station Bümpliz Nord-Fellerstrasse-Tscharnergut			X			377
LV-Ü.21.3	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innen- stadt, Gestaltung Postgasse			X			378
LV-Ü.21.4	Stadt Bern, Sanierung Effingerstrasse mit Umbau Haltestelle Kocherpark			X			379
LV-Ü.21.5	Stadt Bern, BGK Eigerstrasse- Kirchenfeldstrasse			X			380
LV-Ü.21.6	Stadt Bern, Stauffacherstrasse, Abschnitt Neuenschwanderstrasse - Papiermüh- lestrasse			X			381
LV-Ü.21.7	Stadt Bern, BGK Statthalerstrasse			X			382
LV-Ü.21.8	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 16 Bühlstasse: Fahrradstrasse	LV-W-1-k-b	0351.3.106	X			383
LV-Ü.21.9	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 17 Mittelstrasse; Teil Begegnungszone	LV-W-1-k-b	0351.3.106	X			384
LV-Ü.21.10	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 112 Neu- brückstrasse bis Bierhübeli	LV-W-1-k-b	0351.3.106	X			385
LV-Ü.21.11	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 123 Querung Schauplatzgasse – Bahnhofplatz; Raum Bahnhofplatz – Bollwerk	LV-W-1-k-b	0351.3.106	X			386
LV-Ü.21.21	Köniz, Fuss-/Veloverbindung S-Bahnhalte- stelle Köniz–Sägestrasse			X			387
LV-Ü.21.23	Moosseedorf, Fuss- und Veloverbindung Unterweg-Sandstrasse			X			388
LV-Ü.21.24	Bäriswil, Verlängerung Radweg	Teil von LV-W-1-j		X			389
LV-Ü.21.26	Münsingen, Ortsdurchfahrt Tägertschi Auf- wertung für den Fuss- und Veloverkehr	Teil von LV-S-10	0351.3.085	X			390
LV-Ü.21.27	Münsingen, Neue Veloverbindung Thalmatt Tägertschi			X			391
LV-Ü.21.28	Umsetzung Velohaupttrouten Worb- Deisswil			X			392
LV-Ü.21.29	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Tägertschi-Konolfingen-Biglen-Zäziwil, Etappe 1			X			393
LV-Ü.21.30	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Gürbetal, Etappe 1			X			394

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
LV-Ü.21.31	Umsetzung Tangentialverbindung Kehrsatz-Belp Zentrum / Belp Flughafen-Münsingen, Etappe 1			X			395
LV-Ü.21.32	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Raum Zollikofen, Etappe 1			X			396
LV-Ü.21.35	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Halenbrücke-Uettligen / Ortschwaben, Etappe 1			X			397
LV-Ü.21.36	Rubigen-Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs; Ortsausgang bis Worb SBB	Teil von LV-S-8	0351.3.083	X			398
LV-Ü.21.37	Münsingen, Fuss- und Veloverbindung Trimstein – Worb			X			399
LV-Ü.21.38	Stadt Bern, Anschlussstrecken an die Fuss- und Veloverbindung Passerelle Steigerhubel			X			400
LV-Ü.21.39	Belp, Schliessen Netzlücken Fuss- und Velowegenetz, 1. Etappe			X			401
LV-Ü.21.42	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zugang und Querung Fuss- und Veloverkehr Bahnhof Nord	Teil von LV-N-11 (2. Etappe)	0351.3.076	X			402
LV-Ü.21.44	Stadt Bern, Veloparkierung S-Bahnstation Bümpliz Nord			X			403
LV-Ü.21.45	Agglomeration Bern, B+R Anlagen	KM-B-1 (2)	0351.3.120	X			404
LV-Ü.21.46	Jegenstorf, Veloparkierung Bahnhof Jegenstorf			X			405
LV-Ü.21.47	Münsingen, Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen			X			406
LV-Ü.21.48	Ostermundigen, Bahnhof Ostermundigen, PU Nord			X			407
LV-Ü.21.49	Diemerswil, Fuss- und Velosicherheit Buchsi-/ Oberdorfstrasse			X			408
LV-Ü.22	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, Agglomeration Bern, B-Horizont						409
LV-Ü.22.1	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 2 Wylerstrasse - Spitalackerstrasse; Fahrradstrasse	LV-W-1-k-b	0351.3.106		X		411
LV-Ü.22.2	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 4 Laubeggstrasse; ab Ostermundigenstrasse bis Schlosshaldenstrasse	LV-W-1-k-c			X		412
LV-Ü.22.3	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 5 Knoten Laubeggstrasse / Schlosshaldenstrasse	LV-W-1-k-c			X		413
LV-Ü.22.4	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 51 Monbijoustrasse; ab Effingerstrasse bis Haltestelle Monbijou	LV-W-1-k-c			X		414
LV-Ü.22.5	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 52 Bereich Haltestelle Monbijou (Tram, Bus, Velo) bis Knoten Monbijoustrasse / Schwarztorstrasse	LV-W-1-k-c			X		415
LV-Ü.22.6	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 53 Monbijoustrasse; ab Schwarztorstrasse bis Eigerstrasse	LV-W-1-k-c			X		416
LV-Ü.22.7	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 60 Monbijoustrasse - Mühlemattstrasse	LV-W-1-k-c			X		417

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
LV-Ü.22.8	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 403 Scheibenstrasse, Stauffacherstrasse (ab Wylerbad bis Wankdorf City 1)				X		418
LV-Ü.22.9	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 404 Verbindung Bürenstrasse - Sandrainstrasse				X		419
LV-Ü.22.10	Stadt Bern, 405 Aareweg				X		420
LV-Ü.22.11	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 406 Brücke Bühlerstrasse				X		421
LV-Ü.22.12	Köniz, Fuss-/Velounterführung Stationsstrasse				X		422
LV-Ü.22.13	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Bahnhofweg	LV-N-2			X		423
LV-Ü.22.14	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, Thomasweg-Kohlenweg				X		424
LV-Ü.22.15	Köniz Wabern, Fuss-/Veloverbindung Weyergut	LV-N-4			X		425
LV-Ü.22.16	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Feldrain- und Chasseralstrasse	LV-N-6			X		426
LV-Ü.22.17	Umsetzung Velohaupttroute Neuenegg-Laupen, Abschnitt 4.2 Wydenrain-Ramsere				X		427
LV-Ü.22.19	Tägertschi-Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit	Teil von LV-S-10	0351.3.085		X		428
LV-Ü.22.20	Wohlen bei Bern, Velomassnahmen Wohlen - Illiswil	LV-S-9			X		429
LV-Ü.22.21	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Neuhausplatz - Liebefeldpark	LV-N-12	0351.3.077		X		430
LV-Ü.22.22	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 14 Zieglerstrasse (Eigerplatz-Inselplatz)	LV-W-1-k-b	0351.3.106		X		431
LV-Ü.22.23	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 125 Verbindung Kornhausbrücke - Kirchenfeldbrücke	LV-W-1-k-c			X		432
LV-Ü.22.25	Münsingen, Fuss- und Veloverbindung Trimstein – Münsingen	Teil von LV-S-14 (2)	0351.3.092		X		433
LV-Ü.22.26	Belp, Schliessen Netzlücken Fuss- und Velowegenetz, 2. Etappe				X		434
LV-Ü.22.27	Worb, Rubigenstrasse, Sicherheit des Veloverkehrs	LV-S-12	0351.3.087		X		435
LV-Ü.22.28	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schauplatzgasse / Gurtengasse / Amtshausgasse				X		436
LV-Ü.22.29	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Zeughausgasse				X		437
LV-Ü.22.30	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 18 Engestrasse bis Fuss-/Veloverbindung Breitenrain - Länggasse	LV-W-1-k-b	0351.3.106		X		438
LV-Ü.22.31	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 102 Halenstrasse; Alltagsveloroute	LV-W-1-k-b	0351.3.106		X		439
LV-Ü.22.32	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 103 Nationale Veloroute 8 durch Bremgartenwald Richtung Wohlen; Alltagsveloroute	LV-W-1-k-b	0351.3.106		X		440
LV-Ü.22.33	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 113 Engestrasse, Reichenbach-strasse, Kastellweg; Zufahrtsroute Fuss-/ Veloverbindung Breitenrain - Länggasse	LV-W-1-k-b	0351.3.106		X		441

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
LV-Ü.22.34	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 401 Brengartenstrasse				X		442
LV-Ü.22.35	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 402 Erschliessung Viererfeld - Engestrasse				X		443
LV-Ü.22.36	Stadt Bern, Velostation S-Bahnhaltestellen Europaplatz	KM-B-2-d	0351.3.126		X		444
LV-Ü.22.37	Stadt Bern, BGK Morillonstrasse				X		445
LV-Ü.23	Massnahmenpaket Agglomeration Bern, Aufwertung, Schliessen von Netzlücken und Erhöhung Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr, C-Horizont						446
LV-Ü.23.1	Stadt Bern, Aarezugänge Länggasse, Viererfeld					X	448
LV-Ü.23.3	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Matte - Kirchenfeld	LV-N-8				X	449
LV-Ü.23.4	Rubigen-Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs, Kreisel Rubigen bis Unterführung	Teil von LV-S-8	0351.3.083			X	450
LV-Ü.23.5	Stadt Bern, Aufwertung Altenbergstrasse für den Fussverkehr					X	451
LV-Ü.24	Massnahmenpaket Region Bern-Mittelland, Studien Fuss- und Veloverkehr						452
LV-Ü.24.1	Region Bern-Mittelland, Studie Leitbild Fuss- und Veloverkehr RKBM			X			453
LV-Ü.24.2	Region Bern-Mittelland, Studie Tangentialverbindung Schwarzenburg - Kirchdorf			X			454
LV-Ü.24.3	Region Bern-Mittelland, Studie Velohauptroute Bern - Rubigen (- Münsingen)			X			455
LV-Ü.24.4	Region Bern-Mittelland, Studie Netzlücken Velohaupttrouten			X			456
LV-Ü.24.5	Region Bern-Mittelland, Studie Velodrehscheiben			X			457
LV-Ü.24.6	Region Bern-Mittelland, Studie Uferweg Wohlensee für Fuss- und Veloverkehr			X			458
LV-Ü.24.7	Region Bern-Mittelland, Studie Velohauptroute Münsingen - Thun			X			459
	Dokumentationsblätter Fuss- und Veloverkehr						
LV-Ü.30	Velohaupttrouten Korridor Tägertschi - Konolfingen – Biglen - Zäziwil			X			460
LV-Ü.31	Velohaupttrouten Korridor Gürbetal			X			462
LV-Ü.32	Tangentialverbindung Kehrsatz-Belp Zentrum / Belp Flughafen-Münsingen			X			464
LV-Ü.33	Velohaupttrouten Korridor Raum Zollikofen			X			466
LV-Ü.34	Velohaupttrouten Korridor Halenbrücke-Uetligen / Ortschwaben			X			468

Öffentlicher Verkehr

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
	Einzelmassnahmen Tram/Tramprojekte						
ÖV-Tram.2	Stadt Bern, neue Haltestelle Guisanplatz			X			473
ÖV-Tram.3	Stadt Bern, 2. Tramachse West				X		475
ÖV-Tram.4	Stadt Bern, 2. Tramachse Ost	ÖV-Tram-2	0351.3.059			X	478
ÖV-Tram.5	Stadt Bern, Tram Länggasse					X	481
ÖV-Tram.6	Stadt Bern, Neues Tramdepot Bern West					X	483
	Einzelmassnahmen Schiene-Ortsverkehr						
ÖV-Ort.1	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Ver- kehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 1: Baustein 4	ÖV-FV-1-a	0351.3.157	X			485
ÖV-Ort.2	Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge			X			487
ÖV-Ort.4	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knoten- punkt Münsingen, Perron West			X			490
ÖV-Ort.5	Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp				X		492
ÖV-Ort.6	Massnahmenpaket pauschalen Bundes- beiträge, Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, Agglomeration Bern, A-Horizont						494
ÖV-Ort.6.1	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	ÖV-Reg-2 (1)	0351.3.039	X			496
ÖV-Ort.6.3	Thurnen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Thurnen			X			497
ÖV-Ort.6.4	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knoten- punkt Münsingen, Ausbau Bushof			X			498
ÖV-Ort.6.5	Grosshöchstetten, Ausgestaltung ÖV-Kno- tenpunkt Grosshöchstetten			X			499
ÖV-Ort.7	Massnahmenpaket pauschalen Bundes- beiträge, Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, Agglomeration Bern, B-Horizont						500
ÖV-Ort.7.1	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen				X		502
ÖV-Ort.7.2	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	ÖV-Reg-3 (1)	0351.3.041		X		503
ÖV-Ort.7.3	Stadt Bern, Umstellung der Linie 101 auf Doppelgelenkbus				X		504
	Einzelmassnahmen Strassengebundener ÖV (Bus / Strasse)						
ÖV-Str.1	Stadt Bern, Bus-/LV-Verbindung Neuenschwanderstrasse	LV-N-7		X			505
ÖV-Str.2	Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viadukts A12 Ausserholligen			X			508
ÖV-Str.3	Stadt Bern, ÖV-Erschliessung Inselareal				X		511
	Einzelmassnahmen Elektrifizierung						
ÖV-E.1	Stadt Bern, Elektrifizierung Buslinie 28			X			513

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
ÖV-E.2	Agglomeration Bern, Elektrifizierung Buslinien 38, 41, 44, 46 und 47			X			515
ÖV-Ü.1	Massnahmenpaket Region Bern-Mittelland, Studien Weiterentwicklung ÖV-Netz						518
ÖV-Ü.1.1	Region Bern-Mittelland, Studie Verbesserung ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum			X			519
ÖV-Ü.1.3	Region Bern-Mittelland, Studie für Regionales Angebotskonzept 2026-2029			X			520

Motorisierter Individualverkehr

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
	Einzelmassnahmen Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum						
MIV-Auf.1	Stadt Bern, Inselplatz	MIV-O-5		X			524
MIV-Auf.2	Stadt Bern, Umgestaltung Helvetiaplatz	MIV-O-1	0351.3.010		X		526
MIV-Auf.3	Stadt Bern, Verkehrsoptimierung Weissensteinstrasse TP3+4 Fischermätteli bis Kreisel Beaumont (inkl. Kreuzung Schwarzenburgstrasse)	MIV-O-6-c + MIV-O-6-d	0351.3.017 + 0351.3.018			X	528
MIV-Auf.7	Stadt Bern, Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/Morillonstrasse bis Sandrain	MIV-O-20	0351.3.028	X			530
MIV-Auf.9	Kehrsatz, Umgestaltung innerörtliches Verkehrsnetz				X		533
MIV-Auf.4	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum, Agglomeration Bern, A-Horizont						535
MIV-Auf.4.1	Köniz, Sanierung Seftigenstrasse, Tramwendeschleife Kleinwabern bis Kreisel Kehrsatz Nord			X			537
MIV-Auf.4.2	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse, TP1 Neuhauskreisel bis Waldeggstrasse	MIV-S-1	0351.3.030	X			538
MIV-Auf.4.3	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Niederrangen			X			539
MIV-Auf.4.4	Köniz, Verlegung Schwarzenburgstrasse Richtung Liebefeld Park			X			540
MIV-Auf.4.5	Belp, BGK Dorfplatz/Dorfstrasse			X			541
MIV-Auf.4.6	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	MIV-O-4	0351.3.013	X			542
MIV-Auf.5	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum, Agglomeration Bern, B-Horizont						543
MIV-Auf.5.1	Stadt Bern, Verkehrsoptimierung Weissensteinstrasse, TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli	MIV-O-6-a	0351.3.015		X		545

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
MIV-Auf.5.2	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse, TP2 Waldeggstrasse bis Turnierstrasse	MIV-S-1	0351.3.030		X		546
MIV-Auf.5.3	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Ost				X		547
MIV-Auf.5.4	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Dorf				X		548
MIV-Auf.5.5	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus West				X		549
MIV-Auf.5.6	Zollikofen, punktuelle Verbesserungen der Verkehrssicherheit auf der Kirchlindach- strasse	MIV-O-7			X		550
MIV-Auf.5.7	Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	MIV-O-19	0351.3.027		X		551
MIV-Auf.5.9	Thurnen, Mühlethurnen, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantons- strasse	MIV-O-14			X		552
MIV-Auf.5.10	Stadt Bern, ÖV-Spur Papiermühlestrasse				X		553
MIV-Auf.6	Massnahmenpaket Region Bern- Mittelland, Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum						554
MIV-Auf.6.1	Oberdiessbach, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse	MIV-O-12		X			556
MIV-Auf.6.2	Walkringen, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse	MIV-O-13			X		557
MIV-Auf.6.3	Ferenbalm, Gümmenen, Ausbau BLS- Bahnbrücke Bernstrasse				X		558
Einzelmassnahmen Erschliessung							
MIV-E.1	Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahungsstrasse	MIV-E-3	0351.3.002	X			559
MIV-E.2	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	MIV-E-3	0351.3.002		X		561
Einzelmassnahmen Erhöhung Kapazität							
MIV-K.1	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	MIV-K-2	0351.3.005	X			563
MIV-K.2	Belp, Umfahrung Südost	MIV-K-7				X	565
MIV-K.3	Kiesen, Kapazitätserweiterung Emmentalkreisel	MIV-K-6			X		567
MIV-Ü.1	Massnahmenpaket Übrige Massnahmen, Region Bern-Mittelland, Studien MIV						569
MIV-Ü.1.1	Region Bern-Mittelland, Studie Potenziale Überdeckung Autobahnen			X			570
MIV-Ü.1.2	Region Bern-Mittelland, Studie Überprüfung Basisstrassennetz			X			571
MIV-Ü.1.3	Bern-Mittelland, Studie Verkehrsberuhigte Zonen			X			572
Einzelmassnahmen Übrige Massnahmen							
MIV-Ü.2	Region Bern-Mittelland, Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten	MIV-S-2	0351.3.031	X	X	X	573

Kombinierte Mobilität

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
	Einzelmassnahmen Multimodale Mobilität						
KM-Mu.1	Stadt Bern, Fern- und Reisebusterminal P+R Neufeld			X			580
KM-Mu.2	Agglomeration Bern, Regionales Veloverleihsystem			X			582
KM-Ü.1	Massnahmenpaket Region Bern- Mittelland, Studien Weiterentwicklung kombinierte Mobilität						584
KM-Ü.1.1	Region Bern-Mittelland, Studie Verkehrs- drehscheiben/Mobilitätshubs			X			585
KM-Ü.1.2	Region Bern-Mittelland, Studie Parkierungssituation Wohlensee			X			586
KM-Ü.1.3	Region Bern-Mittelland, Studie Parkplatz- bewirtschaftung in der Region			X			587
	Einzelmassnahmen Region Bern-Mittelland, P+R-Anlagen						
KM-P.1	Riggisberg, P+R-Anlage			X			588

Nachfrageorientierte Mobilität

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
NM-VM.1	Massnahmenpaket pauschale Bundesbei- träge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont						592
NM-VM.1.1	Muri bei Bern, VM Muri - Bern Südost	NM-VM-1-c	0351.3.130	X			594
NM-VM.1.2	Köniz, VM Wabern - Bern Süd	NM-VM-1-d	0351.3.131	X			595
NM-VM.2	Massnahmenpaket pauschale Bundesbei- träge, Kategorie Verkehrsmanagement, B-Horizont						596
NM-VM.2.1	Belp, VM Belp				X		598
	Einzelmassnahmen Verkehrsmanagement						
NM-VM.3	Stadt Bern, Verkehrsmanagement Stadt Bern	NM-VM-1-a	0351.3.128	X			599
NM-Ü.1	Massnahmenpaket Region Bern-Mittelland, Studien nachfra- georientierte und alternative Mobilität						601
NM-Ü.1.1	Region Bern-Mittel, Studie Mobilitätsma- nagement in der Region			X			602

3.4 Dokumentationsblätter nationale Massnahmen Verkehr

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nationale Referenz-Nr.	Priorität			Seite
			2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
	Einzelmassnahmen Nationale Massnahmen ÖV					
ÖV-Nat.1	Bern Brünnen, Wendegleis	AS25G0001IB2		X		605
ÖV-Nat.2	Bern, Holligen – Entflechtung	AS25F0001IA	X			606
ÖV-Nat.3	Wankdorf Süd – Ostermundigen, Entflechtung	AS25G0001IA	X			608
ÖV-Nat.4	BLS, Haltestelle Kleinwabern	AS35C04BLS01	X			609
ÖV-Nat.5	Vidmarhallen – Liebefeld – Köniz Doppel- spurausbau	AS35B08BLS02		X		610
ÖV-Nat.6	Münsingen, Wendegleis	AS25G0001IC	X			611
ÖV-Nat.7	RBS, Bern – Deisswil Angebotsausbau Personenverkehr HVZ	AS35B09RBS01		X	X	612
ÖV-Nat.8	RBS, Bern – Gümligen Siloah Taktverdichtung HVZ	AS35B09RBS02		X		613
ÖV-Nat.9	RBS, Bern – Zollikofen Angebotsausbau Personenverkehr HVZ	AS35B09RBS01			X	614
	Einzelmassnahmen Nationale Massnahmen MIV					
MIV-Nat.1	Bern Wankdorf – Schönbühl, 8-Spur- Ausbau (inkl. Anpassung A6-Anschluss Schönbühl)	OB 4.1.1	X	X		615
MIV-Nat.2	Ittigen / Zollikofen, Halbanschluss Grauholz	OB 4.1.2	sistiert			
MIV-Nat.3	Schönbühl – Kirchberg, 6-Spur-Ausbau	OB 4.1.3			X	618
MIV-Nat.4	Bern Weyermannshaus – Wankdorf, Erweiterung	OB 4.1.4	noch zu definieren			
MIV-Nat.5	Bern Wankdorf – Muri, Pannestreifenum- nutzung	OB 4.1	2021			620
MIV-Nat.6	Bern Wankdorf – Muri, Bypass Bern Ost	OB 4.1.5			X	621
MIV-Nat.7	Verkehrsknoten Wankdorf mit separater Führung des Langsamverkehrs (BUGAW)	OB 4.1.7	X			622
MIV-Nat.8	Muri – Rubigen, 6-Spur-Ausbau	OB 4.1			X	624
MIV-Nat.9	Muri und Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz		X			625

3.5 Monitoring / Controlling

RGSK-Nr.	Massnahme / Titel	Priorität	Seite
BM.C.1	Monitoring / Controlling	Daueraufgabe	626

4. Massnahmenblätter

4.1.1 Siedlung

Regionale Zentralitätsstruktur

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-Ü.1	0351.3.133	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
S-1	–	–	

Karte

–

Beschreibung der Massnahme

Die Zentralitätsstruktur bildet die Funktion der Gemeinden in der Region ab. Der Kanton Bern ordnet die Gemeinden den fünf Raumtypen gemäss Raumkonzept Kanton Bern zu und benennt die massgebende Bevölkerungsentwicklung und Richtwerte für die Raumnutzerdichte für die einzelnen Zentralitätstypen. Damit werden die Grundlagen geschaffen, die räumlichen Ziele für die Raumentwicklung im Kanton Bern auf Gemeindeebene umzusetzen.. Das Raumkonzept definiert innerhalb der Raumtypen Zentren der Stufen 1 bis 4. Dies erfolgt aufgrund von Kriterien, welche die unterschiedlichen Merkmale der Gemeinden berücksichtigen.

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat im RGSK der 1. Generation die Zentralitätsstruktur bezeichnet und zwischen Zentren der Stufen 1 bis 4 unterschieden und eine provisorische 5. Stufe eingeführt. Mit dem RGSK der 2. Generation wurden die Zentren der provisorischen 5. Stufe überprüft und als Zentren Stufe 4 festgesetzt.

Mit dem RGSK 2021 hat die Regionalkonferenz die Raumtypen gemäss Raumkonzept Kanton Bern weiter differenziert und die massgebende Bevölkerungsentwicklung und Zielwerte für die Raumnutzerdichte für die einzelnen Raum- und Zentralitätstypen angepasst. Auf die Zentralitätsstruktur und die verbindlichen kantonalen Richtwerte für die Raumnutzerdichte haben diese Änderungen keine Auswirkungen.

Massnahmen:

1. Für die Regionalkonferenz Bern-Mittelland gilt folgende Zentralitätsstruktur:
 - Zentrum von nationaler Bedeutung gemäss des kantonalen Richtplans 2030 (Zentrum Stufe 1):
Bern (ohne Nieder- und Oberbottigen) inkl. Bolligen (nur Bolligen Dorf und Station), Ittigen, Köniz (nur Köniz, Liebfeld, Niederwangen, Wabern), Münchenbuchsee (nur Bahnhof Zollikofen), Muri, Ostermundigen, Zollikofen
 - Regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan (Zentrum Stufe 3):
Schwarzenburg
 - Regionale Zentren der 4. Stufe gemäss kantonalem Richtplan:
Belp, Konolfingen, Laupen/Bösingen (vgl. Nr. 2), Moosseedorf/Urtenen-Schönbühl, Münchenbuchsee, Münsingen, Neueneegg/Flamatt (vgl. Nr. 2), Oberdiessbach, Riggisberg, Worb
2. Der Kanton (DIJ/AGR) hat die Abklärungen bezüglich der überkantonalen Doppelzentren Neueneegg/Flamatt und Laupen/Bösingen mit dem Kanton Freiburg bzw. der Region Sense koordiniert. Die Funktion der beiden Doppelzentren wurde aufgrund der Lage an der Kantonsgrenze in Zusammenarbeit mit der Nachbarregion/-kanton vertieft untersucht, insbesondere auch deren Einzugsgebiete und allfällige Verknüpfungen zwischen den beiden Doppelzentren. Die Ergebnisse dieser Abklärungen ermöglichen die Festsetzung der Zentralitätsstufe für Neueneegg/Flamatt bzw. Laupen/Bösingen im RGSK BM der 2. Generation. Die beiden Doppelzentren sind als Siedlungsmassnahme in den regionalen Richtplan Sense aufzunehmen.
3. Die Zentrumsgemeinden schaffen die Voraussetzungen, dass sie die Zentrumsfunktionen wahrnehmen können. Dies umfasst in erster Linie die Erhaltung und Aufwertung ihrer Kernbereiche hinsichtlich Funktion (Raumangebot für private und öffentliche Dienstleistungen) und Gestaltung.
4. Die regionale Zentralitätsstruktur ist bei strategischen Planungen (z. B. ÖV-Angebotsplanung, Festlegung von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten / Vorranggebieten Siedlungserweiterung), bei der Ansiedlung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen (z. B. Schulen, Spitäler,

Versorgungseinrichtungen, Sportstätten) und bei Förderprogrammen (z. B. ESP Wohnen) zu berücksichtigen.

Zweckmässigkeit		Nutzen	
<p>Mit der Etablierung der regionalen Zentralitätsstruktur werden die Voraussetzungen zur regionalpolitischen Steuerung aus regionaler Sicht und zur Identifikation mit der Regionalkonferenz gelegt. Die regionale Zentralitätsstruktur wird durch die Förderung der Zentrumsattraktivität (z. B. durch Berücksichtigung der Zentren bei Standortfragen für überkommunale Nutzungen) gestärkt.</p>		<p>Die Berücksichtigung einer angemessenen Zentralitätsstruktur in der Raumplanung und der Regionalentwicklung wirkt sich positiv auf eine zweckmässige Raumplanung (z. B. Siedlungsentwicklung nach innen, Infrastrukturplanung) und die im Zukunftsbild 2040 angestrebte Regionalentwicklung aus. Die Ziele einer dezentralen Konzentration können besser erreicht werden und damit unter anderem die Versorgungssituation über das ganze Gebiet auch in Zukunft gewährleistet werden. Insgesamt können die Verkehrswege in der Summe klein gehalten und der Flächen- und Energieverbrauch reduziert werden.</p> <p>Attraktive regionale Zentren sind Identifikationspunkte für die Bevölkerung und Imageträger für den Standortwettbewerb und den Tourismus. Zudem wirken sich starke Zentren positiv auf die Umlandgemeinden und somit auf die gesamte Regionalkonferenz aus.</p>	
Kosten (Mio CHF)		Finanzierungsschlüssel	
Nicht relevant.		Nicht relevant.	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte	
<p>Mit der Genehmigung des RGSK der 2. Generation wurde die regionale Zentralitätsstruktur formell festgelegt. Die Massnahme wird als Daueraufgabe weitergeführt.</p>		<p>Bei strategischen Planungen und bei Standortentscheiden von überkommunalen Einrichtungen/Nutzungen (z. B. Altersheime, Schulen) ist die regionale Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen. Im Rahmen der ordentlichen Mitberichtsverfahren überprüft und beurteilt die Regionalkonferenz die Anwendung dieses Grundsatzes.</p>	
Federführung		Weitere Beteiligte	
<p>Kanton, DIJ/AGR (Nr. 2) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 1, 4) Gemeinden, Zentren 4. Stufe (Nr. 3)</p>		<p>Kanton (DIJ/AGR) Gemeinden</p>	
Abstimmung Verkehr und Siedlung			
<p>Die Siedlungsentwicklung wird damit in erster Linie im inneren, gut erschlossenen Teil der Agglomeration und in den Regionalzentren konzentriert. Damit werden soweit möglich kurze Wege und flächensparende Mobilitätslösungen gefördert.</p>			
ÖV-Erschliessung	Nicht relevant.	Fläche (ha)	Nicht relevant.
ÖV-Güteklasse	Nicht relevant.	Einzonung (ha)	Nicht relevant.
		Fruchtfolgefleäche (ha)	Nicht relevant.
Koordinationsstand		Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Festsetzung		Nein	
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten			
Keine			
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen			
Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:			
<ul style="list-style-type: none"> - BM.S-Ü.2 - Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2 - Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2 - Massnahmenpakete BM.S-VW.1 und BM.S-VW.2 			

- Massnahmenpakete BM.S-VA.1 und BM.S-VA.2
 - Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2
 - BM.C.1
-

Dokumente, Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2030, Massnahmenblätter C_01 / C_02
-

Umsetzung Zukunftsbild

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-Ü.2	0351.3.134	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
S-2	–	–	

Karte

–

Beschreibung der Massnahme

Das Zukunftsbild ortet den Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung in den inneren gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen und vernetzten Strukturen des Siedlungsgebiets. Ergänzt werden diese Schwerpunkte durch punktuelle Erweiterungen des Siedlungsgebiets an geeigneten zentralen Lagen. Je nach Raumtyp – zentral oder weniger zentral – werden unterschiedliche Entwicklungsintensitäten und Ausprägungen angestrebt.

Umfragen unter den Gemeinden zur Baureife der ausgeschiedenen Entwicklungsgebiete zeigen, dass das Zukunftsbild mindestens kurz- bis mittelfristig nur erreicht werden kann, wenn die Umsetzung mit Massnahmen im Bereich Kommunikation/Information und Mobilisierung unterstützt wird. Die ortsansässige Bevölkerung befürchtet bei Entwicklung im Bestand oder von Bestand umgebenen Reserven häufig Mehrverkehr, Grünraum- und Identitätsverlust. Integrierte Entwicklung unter Einbezug von Freiraum und Verkehr und Baukultur ist von besonderer Wichtigkeit, um eine qualitätsvolle Entwicklung zu gewährleisten.

Die langfristigen raumrelevanten Folgen der Covid-Pandemie können noch nicht abschliessend eingeschätzt werden. Es ist nötig, sie in der Region zu diskutieren, um die Herausforderungen zu erkennen, Massnahmen abzuleiten und ein mögliches Momentum für nachhaltige Weichenstellungen nutzen zu können.

Massnahmen:

1. Die im RGSK II geschaffene Plattform «Thinktank» wird dauerhaft etabliert. Sie nimmt sich aktueller raumrelevanter Themen – wie zum Beispiel der Covid19-Pandemie, Home-Office und Online-Handel etc. – und ihren möglichen Chancen und Herausforderungen für die regionale Entwicklung an, stellt sie mit Gemeinden und Fachleuten zur Diskussion und fördert Meinungsbildung und gemeinsame Herangehensweise.
2. Die Regionalkonferenz betreibt die Wissensplattform Innenentwicklung als Nachfolge des Pilotprojektes «Innenentwicklung – Potenziale aktivieren» als nachfrageorientiertes Beratungsangebot, jährlichen Vermittlung von Good-Practices und Unterstützung/ Entwicklung regionaler Good-Practices der Innenentwicklung.
3. Weitere Mittel und Instrumente zur Förderung der Innenentwicklung wie zum Beispiel die Erarbeitung eines Konzepts zum innerregionalen Ausgleich von Siedlungsflächen/Abtausch von Nutzungsrechten werden geprüft.

Zweckmässigkeit

Die vorgesehenen Massnahmen zur Unterstützung des Zukunftsbilds sind auf den Bedarf der Gemeinden zugeschnitten. Sie sind eine wichtige und gefragte Ergänzung zu kantonalen Leitfäden und Anwendungshilfen. Diese Herangehensweise hat sich in der RKBM als wirkungsvoll erwiesen, ist weiterhin notwendig und wird darum fortgesetzt.

Nutzen

Die Massnahme wirkt bei Kriterium «2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern» sowohl beim Punkt «Konzentration und Innenverdichtung» als auch beim Punkt «Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet». Bei Kriterium «4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern» wirkt sie beim Punkt «Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen» (durch Wahl einer zentral, gut mit ÖV und LV erschlossenen Lage) und beim Punkt «Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen» (durch Umnutzung im Bestand und Förderung integrierter Planungen Verkehr, Baukultur, Ortsbau und Freiraum)

Kosten (CHF)		Finanzierungsschlüssel	
– Think Tank: jährlich 15'000.- für Expertenhonore/Veranstaltung		100% Mitgliederbeiträge der RKBM	
– Wissensplattform SEin: 800'000.-		48% AGR, 32% AWI, 20% RKBM	
– Weitere Massnahmen, Kosten nach Erfordernis		Mitgliederbeiträge der RKBM-Gemeinden und Subvention durch Kanton Bern.	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte	Termine
– Think Tank		– Veranstaltung «Planen nach Corona»	sobald «live» möglich
– «Wissensplattform SEin		– Kick-Off Fallstudien Beratung SEin	4. Juni 2021 laufend
		– Aufbau Datenbank	Start Herbst 2022, laufender Ausbau Herbst 2021
		– Erfahrungsaustausch	
Federführung		Weitere Beteiligte	
Regionalkonferenz Bern-Mittelland		Gemeinden Kanton (DIJ/AGR, BVD, AWI)	
Abstimmung Verkehr und Siedlung			
Unterstützte Good Practices sind zentral gelegen und gut mit dem ÖV erschlossen; Fussgängerfreundlichkeit; Bezug zum öffentlichen Raum und Einbettung in den ortsbaulichen Kontext/ISOS werden integriert.			
ÖV-Erschliessung	Nicht relevant.	Fläche (ha)	Nicht relevant.
ÖV-Güteklasse	Nicht relevant.	Einzonung (ha)	Nicht relevant.
		Fruchtfolgefläche (ha)	Nicht relevant.
Koordinationstand		Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Festsetzung		Nein	
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten			
Keine			
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen			
Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:			
– BM.S-Ü.1			
– Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2			
– Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2			
– Massnahmenpakete BM.S-VW.1 und BM.S-VW.2			
– Massnahmenpakete BM.S-VA.1 und BM.S-VA.2			
– Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2			
– BM.C.1			
– Projektbezogen Massnahmen Verkehr			
Dokumente, Grundlagen			
– «Innenentwicklung – Potenziale aktivieren!» Schlussfazit und Informationsmaterialien auf www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung			
– Projektskizze «Wissensplattform SEin»			
– Projektskizze «Dorfentwicklung im ländlichen Raum»			

Regionale Gewerbebezonen

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-Ü.3	–	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
–	–	–	

Karte

–

Beschreibung der Massnahme

In der Agglomeration Bern werden zentral gelegene Industrie- und Gewerbebezonen im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen in dichte Wohn- und Arbeitsplatzgebiete transformiert, um damit eine optimale Abstimmung der gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur mit einer dichten Siedlungsentwicklung zu erreichen. Für das Funktionieren einer diversifizierten Agglomeration werden wichtige Gewerbebetriebe mit niedrigeren Arbeitsplatzdichten aus sehr gut mit ÖV, Velo und für zu Fussgehende erschlossenen Standorten verdrängt und finden in der Agglomeration kaum alternative Standorte.

Mit den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten (ESP) wurden resp. werden die räumlichen Voraussetzungen für die Neuansiedlung und Erweiterung von Betrieben an den am besten geeigneten Lagen geschaffen. Das ESP-Programm richtet sich aber primär an wertschöpfungsintensiveres Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe. Die Massnahme «Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten» (BM.S-VA.1/2) bezeichnet zwar Standorte für Industrie- und Gewerbe, orientiert sich am Bedarf arbeitsplatzintensiver Betriebe oder berücksichtigt die Erweiterung bestehender grösserer Arbeitsgebiete. Für lärm- und/oder flächenintensives Gewerbe oder KMU fehlen bisher regional abgestimmte Standorte.

Eine diversifizierte Agglomeration als Lebens- und Arbeitsraum für die Bevölkerung muss Standorte für lärm- und/oder flächenintensives Gewerbe (z. B. Bau-Recycling-Anlagen, Logistik-Unternehmungen, Bauwerkhöfe, etc.) und KMU bereitstellen. Dies bedingt zum Verhindern von Durchfahrten auch Standorte, welche nicht an Wohnquartiere grenzen und direkt an das übergeordnete Strassennetz erschlossen sind.

Um die Vielfalt mit diesen für die Versorgung der Agglomeration wichtigen Betrieben zu erhalten und gegebenenfalls mit Neuansiedlungen zu stärken, soll rasch verfügbares Land für diese spezifischen Gewerbenutzungen an gut MIV-erschlossenen, wenig emissionssensiblen Orten bereitgestellt werden. Mit der Aufnahme einer entsprechenden Massnahme wird die Evaluation und Bereitstellung von Gewerbebezonen für lärm- und/oder flächenintensive Betriebe gemeindeübergreifend und in gemeinsamer Zusammenarbeit erfolgen. Damit soll verhindert werden, dass diese Betriebe nur ausserhalb der Agglomeration weitentfernte Standorte finden. Aber auch an diesen Standorten gilt das Prinzip der flächensparenden bzw. -schonenden Bauweise.

Massnahmen:

1. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland erarbeitet im Rahmen einer regionalen Planung (z. B. in Form eines überkommunalen räumlichen Entwicklungskonzepts oder eines Siedlungsrichtplans) die Anforderungen und Lagekriterien von «Regionalen Gewerbebezonen» und lokalisiert und bezeichnet diese anschliessend im RGSK. Die Standorte liegen in der Regel im Agglomerationsgürtel oder auf einer Entwicklungsachse gemäss Zukunftsbild.
Sie erfüllen folgende Mindestanforderungen:
 - Mindestgrösse: 1 ha
 - Minimale ÖV-EGK: Die Anforderungen an die einzelnen Zonen bestimmen sich aus deren zukünftigen Nutzung
 - Anforderung an die MIV-Erschliessung: direkte Anbindung ans regionale Basisnetz, keine Durchfahrten durch Wohngebiete
2. Die RKBM führt ein Arbeitszonenmanagement für diese Standorte ein und regelt die Anforderungen für die Verwaltung dieser regionalen Schwerpunkte.
3. Bei überkommunalen Gewerben erarbeitet die RKBM eine Regelung für einen interkommunalen Nutzen-/Lastenausgleich.
4. Die RKBM unterstützt die Gemeinden bei der Sicherstellung der Verfügbarkeit und Mobilisierung der regionalen Gewerbebezonen u.a. durch Animation von Grundeigentümern (z. B. mittels

Infrastrukturverträgen, vertraglichen Bauverpflichtungen, bedingten Einzonungen, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z. B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z. B. Erwerb von Grundstücken).

- Die RKBM prüft in Absprache mit den Gemeinden den Einsatz von regionalen UeO bei gemeindeübergreifenden Standorten oder bei Standorten zur Deckung der Bedürfnisse mehrerer Gemeinden.

Zweckmässigkeit	Nutzen		
Siedlungserweiterungen von regionaler Bedeutung bedingen eine stärkere überkommunale Koordination und Zusammenarbeit. Die Schwerpunkte regionale Gewerbebezonen liegen aus regionaler Sicht und bezüglich Erschliessung an bevorzugten Entwicklungsstandorten. Ihre Einzonung und spätere Realisierung ist daher im Sinne des aus dem Zukunftsbild 2040 abgeleiteten Zielszenarios sowie einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu fördern.	Durch die regionale koordinierte Konzentration des Gewerbes an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten werden Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten für das bestehende Gewerbe und die Ansiedlung von neuem Gewerbe gewährleistet. Umstrukturierungen von bisherigen Gewerbestandorten und damit die Siedlungsentwicklung nach innen und die nachhaltige Siedlungsentwicklung insgesamt werden mit der Massnahme unterstützt.		
Kosten (CHF)	Finanzierungsschlüssel		
70'000.- (Nr. 1) je ca. 50'000.- (Nr. 2, 3) Standortabhängig; Richtwert ca. 30'000.- (Nr. 5)	Durch die Mitgliederbeiträge der RKBM Gemeinden finanziert. Subventionsantrag an Kanton Bern.		
Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine	
Als regionale Aufgabe ab 2022 definiert.	– Projektskizze und Ausschreibung	2022	
	– Bezeichnung regionaler Gewerbebezonen	2025	
Federführung	Weitere Beteiligte		
Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 1, 2, 3, 5) Standortgemeinden (Nr. 4)	Kanton (DIJ/AGR, BVD)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung			
Siedlung, Verkehr und Freiraum werden bei den zu mobilisierenden Flächen integriert betrachtet.			
ÖV-Erschliessung	Wird erst bei nächstem Planungsschritt relevant.	Fläche (ha)	Wird erst bei nächstem Planungsschritt relevant.
ÖV-Güteklasse	Wird erst bei nächstem Planungsschritt relevant.	Einzonung (ha)	Wird erst bei nächstem Planungsschritt relevant.
		Fruchtfolgefäche (ha)	Wird erst bei nächstem Planungsschritt relevant.
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung		
Festsetzung	Ja		
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten			
Keine			
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen			
Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:			
– Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2			
– Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2			
– Massnahmenpakete BM.S-VW.1 und BM.S-VW.2			
– Massnahmenpakete BM.S-VA.1 und BM.S-VA.2			
– Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2			
– BM.C.1			
– Massnahmen Verkehr			
Dokumente, Grundlagen			
–			

Regionales Kompensationsmodell Fruchtfolgeflächen

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-Ü.4	–	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
–	–	–	

Karte

–

Beschreibung der Massnahme

Im kantonalen Richtplan 2030 ist festgelegt, unter welchen Bedingungen die Gemeinden Fruchtfolgeflächen für Siedlungserweiterungen beanspruchen dürfen. Beanspruchte Fruchtfolgeflächen sind grundsätzlich zu kompensieren. Dies kann zu einem durch eine bodenkundliche Aufnahme von geeigneten, aber bisher nicht inventarisierten Böden oder zum anderen durch Bodenverbesserungsmassnahmen auf degenerierten Böden erfolgen. Für viele Gemeinden im Mittelland stellt es eine grosse Herausforderung dar, bei einer Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen diese durch geeignete Flächen innerhalb des Gemeindegebiets zu kompensieren.

Die Region strebt daher ein regionales Kompensationsmodell für Fruchtfolgeflächen an. Auf kantonaler Ebene laufen bereits Bestrebungen, um bisher nicht erfasste Böden mit Fruchtfolgeflächenqualität und von degenerierten Böden mit Aufwertungspotenzial zu Fruchtfolgeflächenqualität zu erheben und gestützt darauf eine gesamtkantonale Bodenkarte zu erstellen. Die entsprechenden Arbeiten sollen längerfristig (Zeitraum rund 10 Jahre) erfolgen.

Massnahmen:

1. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland koordiniert mit dem Kanton die Arbeiten an einer Bodenkarte. Falls die kantonale Bodenkarte für die Region Bern-Mittelland erst in 10 Jahren oder später vorliegt, prüft die RKBM eine regionale Erhebung und Kartierung im Sinne eines Pilotprojekts.
2. Etablieren einer regionalen FFF-Börse: Gemeinden, welche keine Siedlungserweiterungen in Anspruch nehmen dürfen oder wollen, aber über neu kartierte FFF oder Böden mit Aufwertungspotenzial verfügen, können mit Gemeinden tauschen, welche Siedlungserweiterungen planen, aber die dabei beanspruchten FFF auf dem Gemeindegebiet nicht kompensieren können.
3. Erfassung von (potenziell) verfügbaren FFF, welche durch Auszonungen oder Neuerfassungen von anrechenbaren FFF entstehen (können), und – in Abstimmung mit dem Kanton Bern – Potenzialflächen zur Aufwertung degenerierter Böden in der Region Bern Mittelland.
4. Ausarbeiten von Regeln zur Verteilung und Sicherung der in der Datenbank verzeichneten Flächen zur Abgeltung von Mehrwerten zwischen Geber- und Nehmergemeinden.

Zweckmässigkeit	Nutzen	
Bei gemeindeweiser Betrachtung lassen sich oft keine Lösungen finden, beanspruchte Fruchtfolgeflächen zu ersetzen. Ein regionales Kompensationsmodell gewährleistet die regionale Abstimmung, was im Sinne der nachhaltigen Siedlungsentwicklung am richtigen Ort ist.	Durch regionale Kompensationsmöglichkeiten können blockierte Siedlungserweiterungen an raumplanerisch geeigneten Standorten realisiert werden.	
Kosten (CHF)	Finanzierungsschlüssel	
150'000.- (Bodengutachten, abhängig von der Anzahl potenzieller Flächen) (Nr. 1) 200'000.- (Nr. 2, 3, 4)	Durch die Mitgliederbeiträge der RKBM Gemeinden finanziert. Subventionsantrag an Kanton Bern.	
Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Als regionale Aufgabe ab 2021 definiert.	– Projektskizze und Ausschreibung – Tauschbörse ist eingeführt	2022 2025
Federführung	Weitere Beteiligte	
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Gemeinden Kanton (DIJ/AGR, WEU/LANAT)	

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Mit der Förderung von Auszonungen abseitig gelegener Bauzonen wird die Siedlungsentwicklung konzentriert und das Pendleraufkommen verringert.

ÖV-Erschliessung	Nicht relevant.	Fläche (ha)	Nicht relevant.
ÖV-Güteklasse	Nicht relevant.	Einzonung (ha)	Nicht relevant.
		Fruchtfolgefäche (ha)	Inhalt der Massnahme.
Koordinationsstand		Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Festsetzung		Ja	
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten			
Keine			
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen			
Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:			
– Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2			
– Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2			
– Massnahmenpakete BM.S-VW.1 und BM.S-VW.2			
– Massnahmenpakete BM.S-VA.1 und BM.S-VA.2			
– Massnahmenpaket BM.S-VÜ.1			
– BM.C.1			
Dokumente, Grundlagen			
–			

Regionale Klimastrategie

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-Ü.5	–	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
–	–	–	

Karte

–

Beschreibung der Massnahme

Gemäss übergeordneten Zielsetzungen und Strategien (globale Klimarahmenkonvention, langfristige Klimastrategie des Bundes) soll die globale Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius beschränkt werden. Zur Erreichung des Temperaturziels sollen die globalen Emissionen so bald als möglich ihren Höhepunkt erreichen und danach rasch abgesenkt werden. Dazu sollen sowohl die CO₂-Emissionen als auch der Energieverbrauch reduziert werden. Das Konzept der 2000-Watt-Gesellschaft ergänzt und erweitert diese Zielsetzung mit der Vorgabe eines maximalen Leistungsbedarfs pro Kopf. Die Region soll im Rahmen ihrer Möglichkeiten einen wirksamen und messbaren Beitrag zur Erreichung der Klima- und Energieziele leisten.

Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Städten Bern, Biel und Thun derzeit (2021) eine Klimaanalyse für das ganze Kantonsgebiet. Daraus resultiert eine Planhinweiskarte, welche u.a. Durchlüftungskorridore, Kaltluftbahnen und die bioklimatische Bedeutung von Grünflächen aufzeigt. Das AWN des Kantons Bern erarbeitet parallel dazu eine Strategie zur Ausrichtung der Wälder auf den Klimawandel.

Unter Berücksichtigung der nationalen und kantonalen energie- und klimapolitischen Rahmenbedingungen und Programme soll die regionale Klimastrategie zum einen den regionalen Handlungsspielraum zu einer koordinierten, gemeindeübergreifenden Erreichung dieser Zielsetzungen definieren. Zum anderen soll die regionale Klimastrategie auch Möglichkeiten und Auflagen zur Verbesserung der mikroklimatischen Verhältnisse wie die Durchlüftung von Quartieren (Freihalten von Korridoren) sowie die Förderung der Biodiversität sowie von Freiflächen in den dicht bebauten bzw. in zu verdichtenden Arealen der Region aufzeigen.

Die regionale Klimastrategie umfasst folgende Bereiche:

- 2000-Watt-Gesellschaft
- Mobilität
- Energieerzeugung und -versorgung
- Energieversorgung der Gebäude
- Graue Energie
- CO₂-Emissionen
- Biodiversität
- Städte- / Freiraumplanung (Wärmeinseln, Durchlüftungsbarrieren, etc.)

Massnahmen:

1. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland erarbeitet eine regionale Klimastrategie mit spezifischen Zielsetzungen und strategischen Ansätze bezüglich Reduktion von Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch auf Stufe Region. Die Strategie wird auf die bestehenden Grundlagen und Gesetze des Kantons Bern (u.a. Klimaanalyse) sowie die bereits erarbeiteten kommunalen Planungen (Energie- und Klimastrategien, Energierichtpläne) abgestimmt. Gestützt darauf werden komplementäre regionale Inhalte definiert .
2. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland erstellt gestützt auf die kantonale Klimaanalyse einen Massnahmenplan mit Auflagen zur Erreichung der definierten Klimaziele sowie gestützt auf die "Klima-Problemzonenkarte" Auflagen zur Verbesserung des Mikroklimas in bezeichneten Räumen.
3. Die Gemeinden setzen die Vorgaben aus dem Massnahmenplan um, indem sie energie- und klimabezogene regionale Massnahmen in den kommunalen Planungen umsetzen.

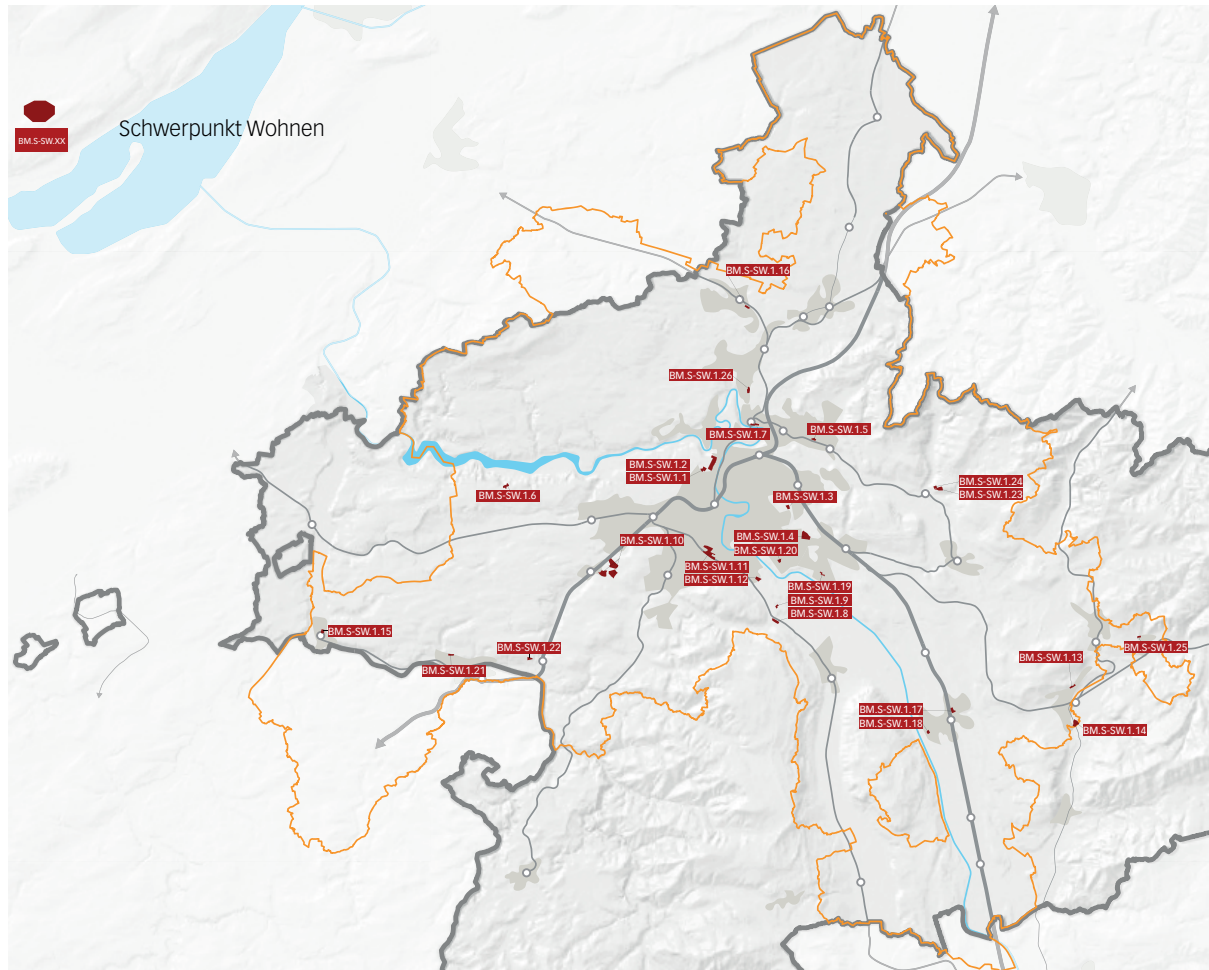
Zweckmässigkeit	Nutzen
Regionale Flughöhe prädestiniert für Aussagen und Massnahmen im Bereich Klima.	Regionaler Beitrag zur Erreichung der Klimaziele

Kosten (Mio CHF) 150'000.- (Nr. 1, 2)		Finanzierungsschlüssel Durch die Mitgliederbeiträge der RKBM Gemeinden finanziert. Subventionsantrag an Kanton Bern.	
Stand der Planung Als regionale Aufgabe ab 2021 definiert.		Umsetzungsschritte	Termine
		– Projektskizze und Ausschreibung	2022
		– Als Behördenverbindlicher Richtplan genehmigt	2026
Federführung Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 1, 2) Gemeinden (Nr. 3)		Weitere Beteiligte Gemeinden (Nr. 1, 2) RKBM (Nr. 3) Kanton (WEU)	
Abstimmung Verkehr und Siedlung			
–			
ÖV-Erschliessung	Nicht relevant.	Fläche (ha)	Nicht relevant.
ÖV-Güteklasse	Nicht relevant.	Einzonung (ha)	Nicht relevant.
		Fruchtfolgefläche (ha)	Nicht relevant.
Koordinationstand Festsetzung		Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung Nein	
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten Keine			
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen			
– Massnahmenpaket BM.L-Gr.1			
Dokumente, Grundlagen			
– Schweizerisches Energiegesetz vom 30.09.2016			
– Schweizerische Energieverordnung vom 01.11.2017			
– Bundesgesetz über die Reduktion der CO2-Emissionen vom 23.12.2011			
– Kantonales Energiegesetz vom 15.05.2011			
– Kantonale Energieverordnung vom 26.10.2011			
– Energiestrategie des Kantons Bern vom 05.07.2006			
– Energie- und Klimastrategie 2025 der Stadt Bern vom 12. Mai 2015			
– Kantonale Klimaanalyse (in Erarbeitung)			
– Strategie zur Ausrichtung der Wälder auf den Klimawandel (AWN, in Erarbeitung)			

Regionale Wohnschwerpunkte in der Agglomeration Bern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-SW.1	0351.3.135	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S-3		S-SW Schwerpunkt Wohnen	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Das teilrevidierte Raumplanungsgesetz sieht Massnahmen für eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen vor. Unbebaute zentral gelegene Bauzonen sind unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität ihrer Bestimmung zuzuführen. Der Richtplan 2030 des Kantons Bern setzt die Anforderungen des Raumplanungsgesetzes um. Sowohl die Bundesvorgaben als auch der kantonale Richtplan 2030 wurden berücksichtigt.

Massnahmen:

- Als regionale Wohnschwerpunkte gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Sie erfüllen folgende Anforderungen:
 - Sie sind mind 1 ha gross
 - Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
 - Sie erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse «D»
 - Sie weisen in der Regel eine zentrale Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.
- Die Gemeinden fördern die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren, einer angemessenen baulichen Dichte und der Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten zur Mobilisierung. Die Gemeinden werden dazu angehalten, an diesen Standorten sofern vorhanden die maximale rechtsgültige Bebauungsdichte zu realisieren und bei geeigneter Lage einen Dichte-Bonus mittels eines

Wettbewerbsverfahrens geltend zu machen. Falls an einem Standort unerwünschte Entwicklungen auftreten, müssten die Gemeinden diese mittels der Einführung einer Planungszone unterbinden und die planungsrechtlichen Grundlagen den regionalen Zielsetzungen anpassen. Den Gemeinden wird zur Sicherstellung einer qualitätsvollen Entwicklung die Anwendung qualifizierter Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen empfohlen. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem LV, Gestaltung und Wohnumfeld sowie deren Einbettung in den angestrebten städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohnschwerpunkte u.a. durch Animation von Grundeigentümern (z. B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z. B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z. B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z. B. Erwerb von Grundstücken).

3. Die Gemeinden prüfen im Rahmen ihrer Ortsplanungen mögliche Massnahmen zur qualitätsvollen Verdichtung: Bauliche Verdichtungen haben hinsichtlich Nutzungsmass und Gestaltung so zu erfolgen, dass sie bezüglich Ortsbild und denkmalpflegerischen Aspekten verträglich sind.
4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der regionalen Wohnschwerpunkte im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. BM.S-Ü.2) sowie durch die regionale Wirtschaftsförderung.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Als Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios und somit im Sinne einer nachhaltigen, nach innen gerichteten Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Wohnschwerpunkten an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.	Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.
Federführung	Weitere Beteiligte
Standortgemeinden (Nr. 1 bis 3) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4)	Regionale Wirtschaftsförderung Kanton Bern (DIJ/AGR) Grundeigentümerschaft
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:	
<ul style="list-style-type: none"> – BM.S-Ü.1 – BM.S-Ü.2 – Massnahmenpaket BM.S-SW.2 – Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2 – Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2 – ÖV.Ü.1.1 – ÖV.Ü.1.3 	
Dokumente, Grundlagen	
<ul style="list-style-type: none"> – Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016 – Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019 – Richtplan 2030 Kanton Bern: als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02 – Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2016 	

- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi), Kanton Luzern, 2013
 - Broschüre «Siedlungsentwicklung nach innen. Gute Beispiele aus Berner Gemeinden». Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2014
 - Erfolg mit der Überbauungsordnung. Tipps für Gemeindebehörden für einen problemloseren Umgang mit Überbauungsordnungen in ländlichen Gemeinden. Eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2000
 - Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
 - Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
 - Wohnumfeldqualität und -planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
 - SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
 - Siedlungsverdichtung und -erneuerung in der Agglomeration Chur. Amt für Raumplanung Graubünden. 2014
 - Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005
 - Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
 - Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
 - Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
 - Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein
-

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SW.1.1				Bern			Mittelfeld	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Konzeptphase; genehmigter Masterplan liegt seit 2020 vor.			<ul style="list-style-type: none"> - Anpassung/Erstellung Planungsinstrumente - Vorprojektierung öffentlicher Freiraum 			<ul style="list-style-type: none"> - ab 2021 - voraussichtlich ab Mitte 2022 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend; Masterplan Viererfeld/Mittelfeld mit konkreten Zielen und Vorgaben für stadtverträgliche Mobilität	ausreichend	B	2.6			Festsetzung	- Siedlungsprägender Grünraum BM.L-Gr.1.20	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	1.8	80	20	15		Z1		

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SW.1.2				Bern			Viererfeld	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Konzeptphase; genehmigter Masterplan liegt seit 2020 vor.			<ul style="list-style-type: none"> - Anpassung/Erstellung Planungsinstrumente - Vorprojektierung öffentlicher Freiraum 			<ul style="list-style-type: none"> - ab 2021 - voraussichtlich ab Mitte 2022 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend; Masterplan Viererfeld/Mittelfeld mit konkreten Zielen und Vorgaben für stadtverträgliche Mobilität	ausreichend	B	8.5			Festsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsprägender Grünraum BM.L-Gr, 1.20 - LV-Ü.15 Stadt Bern, Fuss- und Veloverbindung Breitenrain – Länggasse - LV-Ü.22.30 Stadt Bern, Velohaupttruten: 18 Engestrasse bis Fuss-/Veloverbindung Breitenrain – Länggasse - LV-Ü.22.33 Stadt Bern, Velohaupttruten: 113 Engestrasse, Reichenbachstrasse, Kastellweg; Zufahrtsroute Fuss-/Veloverbindung Breitenrain - Länggasse 	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	1.8	80	20	15	Z1			

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SW.1.3	S-3-03			Bern			Hintere Schosshalde
Stand der Planung noch nicht begonnen		Umsetzungsschritte – Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			Termine – ab 2021		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend.	ausreichend	C	1.8			Festsetzung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	2	80	20	15		Z1	

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SW.1.4	S-3-67			Bern			Saali-Ost
Stand der Planung noch nicht begonnen		Umsetzungsschritte – Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			Termine – ab 2021		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend.	ausreichend	B	8.1			Festsetzung	– BM.MIV-Nat.6 Bern Wankdorf – Muri, Bypass Ost (Teilbereich: Nutzung altes Trasse A6)
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	2	75	25	15		Z1	

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SW.1.5	S-3-05			Bolligen			Pfrundland
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	1.3			Festsetzung	- Erschliessung
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.45	80	20	30		UK	

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SW.1.6	S-3-07			Frauenkappelen			ZPP Matte
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
teilweise realisiert (< 50 %)							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend.	ausreichend	D	2.4			Festsetzung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.83	100	0	15		ZN	

4. Generation									A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort				
BM.S-SW.1.7	S-3-10 / S-3-09			Ittigen			Areal «Arerain»				
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine					
Baubewilligung erteilt / Verfahren läuft			<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung ZPP/UeO - Baubewilligungsverfahren 			<ul style="list-style-type: none"> - 2020 - ab 2021 					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten				
Kapazitätsprobleme auf den Hauptachsen zu Stosszeiten: Ittigen ist im Perimeter Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	B	2.3			Festsetzung					
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK						
ja	1.4	95	5	40	UK						

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SW.1.8	S-3-14			Kehrsatz			Bahnhofmatte	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
<ul style="list-style-type: none"> - Konzeptphase - Strassenplan / UeO liegt seit 2019 vor 								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Neukonzeption Verkehr durch Verlegung Zimmerwaldstrasse und Neubau Kreisel für Direktanschluss Bahnhofmatte; Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend.	ausreichend	B	3.1			Festsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - BM.MIV-Auf.9 Kehrsatz, Umgestaltung innerörtliches Verkehrsnetz - BM.MIV-E.1 Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse - BM.MIV-E.2 Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung 	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	1.5	90	10	40		AE		

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SW.1.9	S-3-13			Kehrsatz			Bleikematt II	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
UeO ist genehmigt (Beschwerde hängig)								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.1			Festsetzung		
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.9	100	0	40		AE		

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SW.1.10	S-3-17			Köniz			Niederwangen, Ried	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
teilweise realisiert (< 50 %)			– Weitere Realisation					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C/D	21			Festsetzung		
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.6	85	15	60		UK		

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SW.1.11	S-3-21			Köniz			Wabern, Morillongut	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Konzeptphase			<ul style="list-style-type: none"> - Rechtskräftige UeO wird durch neue ZPP abgelöst - Erlass von Teil-UeOs innerhalb der neuen ZPP 				- 2023-2030	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Wabern im Perimeter Verkehrsmanagement Wabern-Bern Süd (Inbetriebnahme 2024-2027).	ausreichend	B	11.9			Festsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - BM.MIV-Auf.7 Stadt Bern, Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/Morillonstrasse bis Sandrain - BM.NM-VM.1.2 Köniz, Verkehrsmanagement Wabern-Bern Süd 	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	1.1	85	15	20	UK			

4. Generation								A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort			
BM.S-SW.1.12	S-3-18			Köniz			Wabern, Nesslerenweg / METAS			
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine				
Konzeptphase			<ul style="list-style-type: none"> – Abklärungen Grundeigentümer /zukünftige Baurechtnehmer; Abklärungen Kostenteiler Archäologie – Umzonung für Wohnnutzung (inkl. qualitätssicherndem Verfahren im Vorfeld) 			<ul style="list-style-type: none"> – 2020-2023 – 2022-2030 				
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten			
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Wabern im Perimeter Verkehrsmanagement Wabern-Bern Süd (Inbetriebnahme 2024-2027).	ausreichend	C	2.4			Festsetzung	<ul style="list-style-type: none"> – tw. Abhängigkeit mit BM.S-VA.1.7 Wabern/Balsigergut – BM.NM-VM.1.2 Köniz, Verkehrsmanagement Wabern-Bern Süd 			
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK					
-	1	100	0	0	UK					

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SW.1.13	S-3-23			Konolfingen			Grünegg
Stand der Planung		Umsetzungsschritte			Termine		
teilweise realisiert (< 50 %)		<ul style="list-style-type: none"> - Ausführung in Etappen - Inbetriebnahme in Etappen (fortlaufend, dem Baufortschritt entsprechend) 					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1			Festsetzung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.8	100	0	0		Z34	

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SW.1.14	S-3-26			Konolfingen			Schloss Hünigen
Stand der Planung		Umsetzungsschritte			Termine		
Konzeptphase		<ul style="list-style-type: none"> - Überbauung in den nächsten Jahren - Inbetriebnahme (abhängig von Ausführung) 			- 2020-2035		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	4.4			Festsetzung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
	0.8	100	0			Z34	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-SW.1.15	S-3-27			Laupen		Stadtmatte		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
<ul style="list-style-type: none"> - teilweise realisiert (< 50 %) - mehrere UeOs in Sektoren in Genehmigungsverfahren 								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; ÖV-Erschliessungsgüteklasse ändert nach Bahnhofverlegung	ausreichend	C	1.9			Festsetzung		
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	0.7	100	0	20	Z34			

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SW.1.16	S-3-27			Münchenbuchsee			Seedorfweg-Nord	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Konzeptphase			-			-		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Münchenbuchsee im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	1.4			Festsetzung		
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	1.3	100	0			Z34		

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SW.1.17	S-3-43			Münsingen			Hinterdorf ZPP J	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planungsphase: Ergebnis Bebauungskonzept (Testplanung) liegt seit Sommer 2020 vor			<ul style="list-style-type: none"> - Aufzoning auf 4 VG im Rahmen der Revision GBR/ZP - Ausarbeitung UeO Abschnitt J1 - Überbauung Abschnitt J1 - Ausarbeitung UeO Abschnitt J2 			<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung Ende 2021 - ab 2021 - ca. ab 2023 - ca. ab 2025 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Leistungsfähigkeit Anschluss Bernstrasse wurde im Rahmen der Projektbearbeitung geprüft und ist ausreichend.	ausreichend	C	2.3			Festsetzung	- Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen (0351.010)	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	0.7	96	4	30	Z34			

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SW.1.18	S-3-38			Münsingen			Underrüti	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planungsphase: Ergebnis Bebauungskonzept (Testplanung) liegt seit Sommer 2020 vor			<ul style="list-style-type: none"> - Aufzoning auf 4 VG im Rahmen der Revision GBR/ZP - Ausschreibung für preisgünstiges Wohnen an Bauträger - Ausarbeitung UeO - Überbauung 			<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung Ende 2021 - ab 2022 - ca. ab 2023 - ca. ab 2024 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; gemäss ZPP ist MIV-armes Wohnen als Ziel formuliert und die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes ist gefordert	ausreichend	C	1.4			Festsetzung		
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	0.65	100	0	45	Z34			

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SW.1.19	S-3-45			Muri			Oberhausweg
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			– Parzellenweiser Verkauf und Überbauung			– 2020-2035	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Muri – Bern Südost (2024-27)	ausreichend	C	1.1			Festsetzung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
--	0.5	100	0	70		UK	

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SW.1.20	S-3-44			Muri			Riedacker
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Baubewilligung erteilt, Verfahren läuft							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Muri – Bern Südost (2024-27)	ausreichend	B	1.5			Festsetzung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.55	100	0	70		UK	

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SW.1.21	S-3-48			Neuenegg			Denkmal
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	1.4			Festsetzung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.65	100	0			Z34	

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SW.1.22	S-3-47			Neuenegg			Gummenstrasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verträglichkeitsprobleme auf den Hauptachsen zu Stosszeiten: Kanton sieht Massnahmen zur Aufwertung vor (2028-31). Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend.	ausreichend	C	1.7			Festsetzung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.8	80	20			Z34	

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SW.1.23	S-3-58			Vechigen			Boll Diessberg I
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
teilweise realisiert (< 50 %)							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	3.2			Festsetzung	– ungenügende ÖV-Erschliessung
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.7	100	0	50		ZN	

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SW.1.24	S-3-59			Vechigen			Boll Diessberg II
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	1			Festsetzung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.6	100	0	70		ZN	

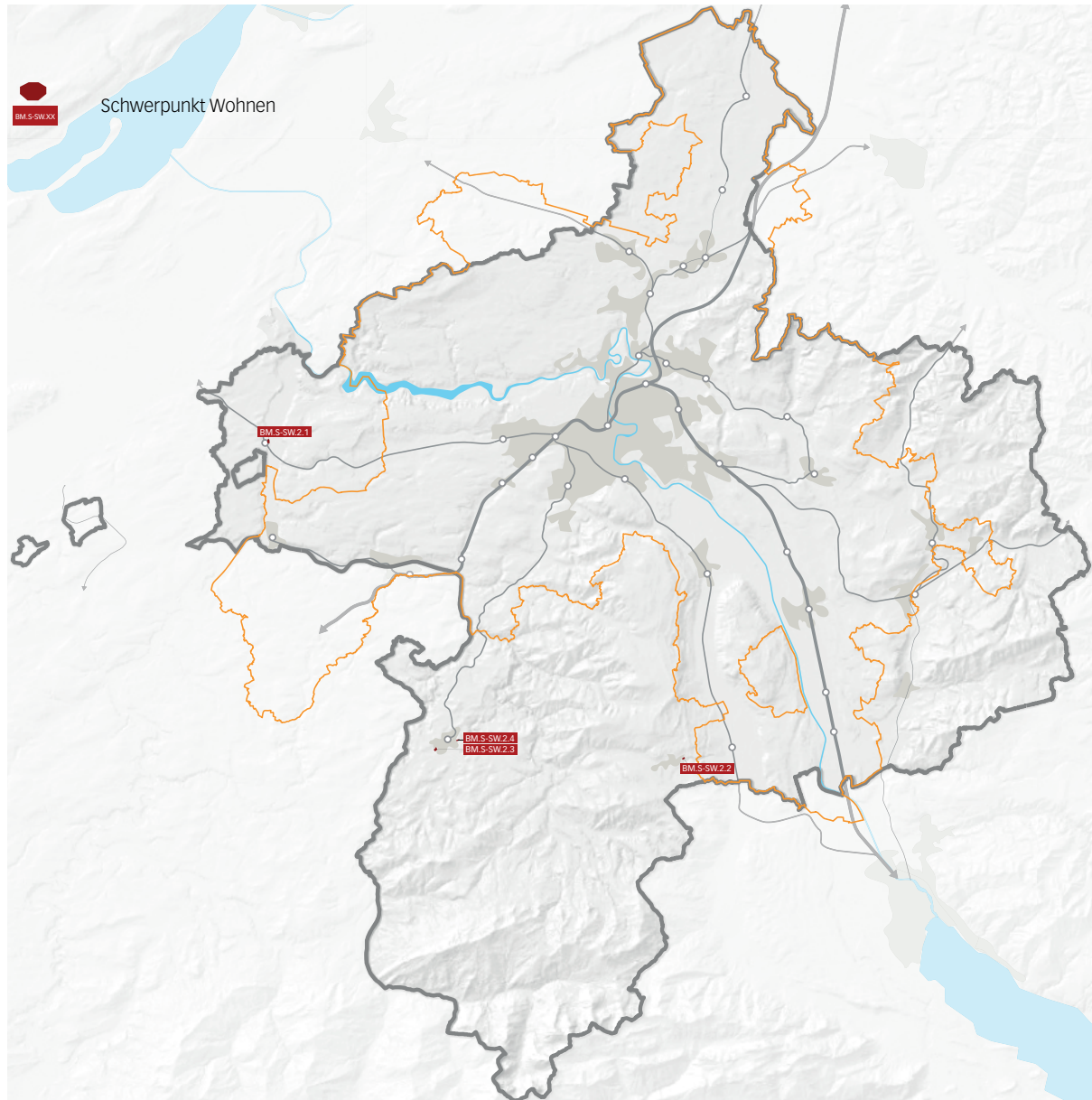
4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SW.1.25	S-3-65			Zäziwil			Zäzibach
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	1			Festsetzung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.63	100	0	30		ZN	

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SW.1.26	S-3-68			Zollkofen			Lättere
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Baustart (2020); aktuell läuft eine UeO-Änderung			<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung UeO-Änderung - parallel laufende Realisierung 			- Ende 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Zollkofen im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	B	2.2			Festsetzung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.8	100	0	10		UK	

Regionale Wohnschwerpunkte

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-SW.2	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
S-3		S-SW Schwerpunkt Wohnen	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Das teilrevidierte Raumplanungsgesetz sieht Massnahmen für eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen vor. Unbebaute Bauzonen sind unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität ihrer Bestimmung zuzuführen. Der Richtplan 2030 des Kantons Bern setzt die Anforderungen des Raumplanungsgesetzes um. Sowohl die Bundesvorgaben als auch der kantonale Richtplan 2030 wurden berücksichtigt.

Massnahmen:

1. Als regionale Wohnschwerpunkte gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Sie erfüllen folgende Anforderungen:
 - Sie sind mind 1 ha gross
 - Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
 - Sie erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse «D»
 - Sie weisen in der Regel eine zentrale Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.

2. Die Gemeinden fördern die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren, einer angemessenen baulichen Dichte und der Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten zur Mobilisierung. Die Gemeinden werden dazu angehalten, an diesen Standorten sofern vorhanden die maximale rechtsgültige Bebauungsdichte zu realisieren und bei geeigneter Lage einen Dichte-Bonus mittels eines Wettbewerbsverfahrens geltend zu machen. Falls an einem Standort unerwünschte Entwicklungen auftreten, müssten die Gemeinden diese mittels der Einführung einer Planungszone unterbinden und die planungsrechtlichen Grundlagen den regionalen Zielsetzungen anpassen. Den Gemeinden wird zur Sicherstellung einer qualitätsvollen Entwicklung die Anwendung qualifizierter Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen empfohlen. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem LV, Gestaltung und Wohnumfeld sowie deren Einbettung in den angestrebten städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohnschwerpunkte u.a. durch Animation von Grundeigentümern (z. B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z. B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z. B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z. B. Erwerb von Grundstücken).

3. Die Gemeinden prüfen im Rahmen ihrer Ortsplanungen mögliche Massnahmen zur qualitätsvollen Verdichtung: Bauliche Verdichtungen haben hinsichtlich Nutzungsmass und Gestaltung so zu erfolgen, dass sie bezüglich Ortsbild und denkmalpflegerischen Aspekten verträglich sind.

4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der regionalen Wohnschwerpunkte im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. BM.S-Ü.2) sowie durch die regionale Wirtschaftsförderung.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Als Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios und somit im Sinne einer nachhaltigen, nach innen gerichteten Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Wohnschwerpunkten an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.	Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.
Federführung	Weitere Beteiligte
Standortgemeinden (Nr. 1 bis 3) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4)	Regionale Wirtschaftsförderung Kanton Bern (DIJ/AGR) Grundeigentümerschaft

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen**Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:**

- BM.S-Ü.1
- BM.S-Ü.2
- Massnahmenpaket BM.S-SW.1
- Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2
- Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2
- ÖV.Ü.1.1
- ÖV.Ü.1.3

Dokumente, Grundlagen

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016
 - Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019
 - Richtplan 2030 Kanton Bern: als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
 - Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2016
 - Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi), Kanton Luzern, 2013
 - Broschüre «Siedlungsentwicklung nach innen. Gute Beispiele aus Berner Gemeinden». Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2014
 - Erfolg mit der Überbauungsordnung. Tipps für Gemeindebehörden für einen problemloseren Umgang mit Überbauungsordnungen in ländlichen Gemeinden. Eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2000
 - Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
 - Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
 - Wohnumfeldqualität und -planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
 - Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007
 - SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
 - Siedlungsverdichtung und -erneuerung in der Agglomeration Chur. Amt für Raumplanung Graubünden. 2014
 - Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005
 - Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
 - Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
 - Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
 - Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein
-

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SW.2.1	S-3-06			Ferenbalm			Kleingümmenen	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Konzeptphase								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.8			Festsetzung		
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
	0.5	90	10			ZN		

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SW.2.2	S-3-52			Riggisberg			Edelstein	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
<ul style="list-style-type: none"> - komplette Erschliessung seit 2019 realisiert - teilweise realisiert (< 50 %) 								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	1			Festsetzung	- ungenügende ÖV-Erschliessung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
	0.4	90	10	30		Z34		

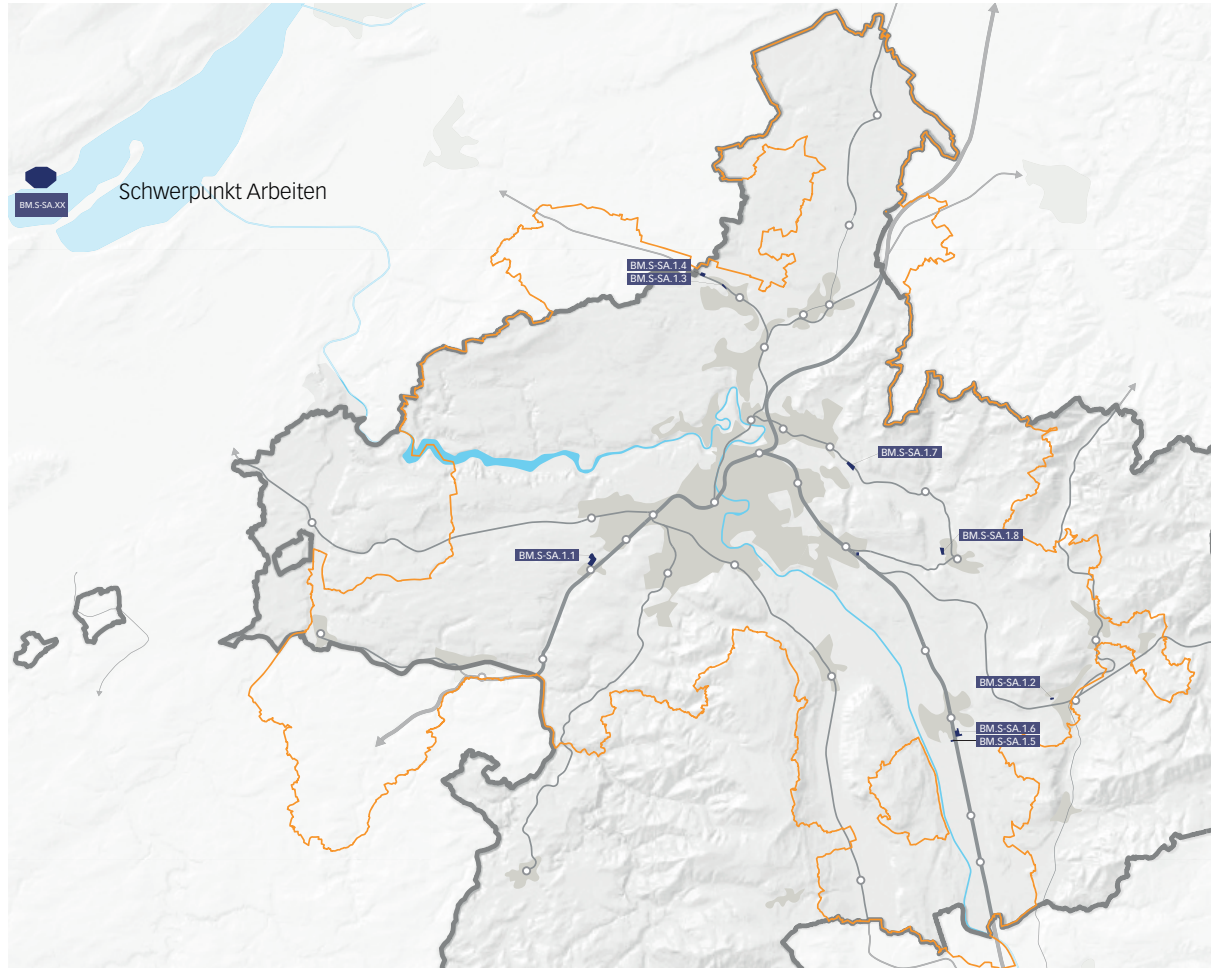
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SW.2.3	S-3-54			Schwarzenburg			Taan-Stengeli	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Konzeptphase			– ZPP soll durch UeO abgelöst werden					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	1.6			Festsetzung		
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
	0.8	100	0	30	Z34			

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SW.2.4	S-3-55			Schwarzenburg			Wellenried	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
noch keine Abklärung								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	1			Festsetzung		
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
	0.8	50	50	30	Z34			

Regionale Arbeitsschwerpunkte in der Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-SA.1	0351.3.135	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S-3		S-SA Schwerpunkt Arbeiten	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Das teilrevidierte Raumplanungsgesetz sieht Massnahmen für eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen vor. Unbebaute Bauzonen sind unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität ihrer Bestimmung zuzuführen. Der Richtplan 2030 des Kantons Bern setzt die Anforderungen des Raumplanungsgesetzes um. Sowohl die Bundesvorgaben als auch der kantonale Richtplan 2030 wurden berücksichtigt.

Massnahmen:

- Als regionale Arbeitsplatzschwerpunkte gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Sie erfüllen folgende Anforderungen:

Vorranggebiet Arbeiten DL

- Sie sind mind. 1 ha gross
- Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden gemäss BM.S-Ü.1
- Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.
- Sie erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse D

- Vorranggebiet Arbeiten IG
- Sie sind mind. 1 ha gross
 - Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
 - Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.
 - Sie verfügen über eine direkte Anbindung ans regionale Basisnetz MIV
 - Die erforderliche ÖV-Gütekategorie richtet sich nach der Nutzung. (mit/ohne erheblichem Pendler-/ Publikumsverkehr)
2. Die Gemeinden fördern die Realisierung der regionalen Arbeitsplatzschwerpunkte unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren, einer angemessenen baulichen Dichte und der Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten zur Mobilisierung. Die Gemeinden werden dazu angehalten, an diesen Standorten sofern vorhanden die maximale rechtsgültige Bebauungsdichte zu realisieren und bei geeigneter Lage einen Dichte-Bonus mittels eines Wettbewerbsverfahrens geltend zu machen. Falls an einem Standort unerwünschte Entwicklungen auftreten, müssten die Gemeinden diese mittels der Einführung einer Planungszone unterbinden und die planungsrechtlichen Grundlagen den regionalen Zielsetzungen anpassen. Den Gemeinden wird zur Sicherstellung einer qualitätsvollen Entwicklung die Anwendung qualifizierter Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen empfohlen. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem LV, Gestaltung und Wohnumfeld sowie deren Einbettung in den angestrebten städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte u. a. durch Animation von Grundeigentümern (z. B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z. B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z. B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z. B. Erwerb von Grundstücken).
 3. Die Gemeinden prüfen im Rahmen ihrer Ortsplanungen mögliche Massnahmen zur qualitätsvollen Verdichtung: Bauliche Verdichtungen haben hinsichtlich Nutzungsmass und Gestaltung so zu erfolgen, dass sie bezüglich Ortsbild und denkmalpflegerischen Aspekten verträglich sind.
 4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der regionalen Arbeitsplatzschwerpunkte im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. BM.S-Ü.2) sowie durch die regionale Wirtschaftsförderung.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Als Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios und somit im Sinne einer nachhaltigen, nach innen gerichteten Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Arbeitsplatzschwerpunkten an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.	Durch die konzentrierte Ansiedlung von Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.
Kosten (Mio CHF) Nicht relevant.	Finanzierungsschlüssel Nicht relevant.
Federführung Standortgemeinden (Nr. 1 bis 3) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4) Kanton (Nr. 4; Arbeitszonenbewirtschaftung)	Weitere Beteiligte Regionale Wirtschaftsförderung Kanton Bern (DIJ/AGR) Grundeigentümerschaft

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:

- BM.S-Ü.1
 - BM.S-Ü.2
 - Massnahmenpaket BM.S-SA.2
 - Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
 - Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2
 - ÖV.Ü.1.1
 - ÖV.Ü.1.3
-

Dokumente, Grundlagen

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016
 - Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019
 - Richtplan 2030 Kanton Bern Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
 - Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2015
 - Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi), Kanton Luzern, 2013
 - Broschüre «Siedlungsentwicklung nach innen. Gute Beispiele aus Berner Gemeinden». Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2014
 - Erfolg mit der Überbauungsordnung. Tipps für Gemeindebehörden für einen problemloseren Umgang mit Überbauungsordnungen in ländlichen Gemeinden. Eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2000
 - Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
 - Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
 - Wohnumfeldqualität und -planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
 - Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007
 - SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
 - Siedlungsverdichtung und -erneuerung in der Agglomeration Chur. Amt für Raumplanung Graubünden. 2014
 - Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005
 - Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
 - Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
 - Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
 - Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein
-

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SA.1.1	S-3-19			Köniz			Niederwangen, Juch/Hallmatt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
teilweise realisiert (< 50 %)			<ul style="list-style-type: none"> – konkrete Planung – Umsetzung Vorhaben – Teil-Anpassung UeO – Überarbeitung Gesamt UeO Juch-Hallmatt 			<ul style="list-style-type: none"> – bis 2027 – 2020 – 2023 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Projekt sieht Fahrtencontrolling vor	ausreichend	B/C	9.4			Festsetzung	– LV-Ü.11 Köniz, Fuss- und Velo-Verbindung Juch/Hallmatt-Rehag (ÜF/UF)	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (I/G oder DL)	
ja	1.4	0	100	0		UK		

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SA.1.2	S-3-24			Konolfingen			Tonisbach	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Baubewilligung erteilt / Verfahren läuft			<ul style="list-style-type: none"> – Ausführung (2 von 3 Bauvorhaben) – Inbetriebnahme (2 von 3 Bauvorhaben) – Ausführung (1 von 3 Bauvorhaben) 			<ul style="list-style-type: none"> – ab 2020 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.3			Festsetzung		
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (I/G oder DL)	
-	0.7	0	100			Z34	Industrie/Gewerbe	

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SA.1.3	S-3-34			Münchenbuchsee			Bielstrasse-Süd
Stand der Planung		Umsetzungsschritte			Termine		
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Münchenbuchsee im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	1.2			Festsetzung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (I/G oder DL)	
-	0.7	0	100	15	Z34		

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-SA.1.4	S-3-33			Münchenbuchsee		Buechlimatt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Münchenbuchsee im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022). Projekt sieht Verkehrsabwicklung möglichst über Autobahn vor / Entlastung Zentrum Münchenbuchsee.	nicht ausreichend, Handlungsbedarf in Projekt erkannt, Lösung wird gesucht (neue Bushaltestelle)	Keine/E	2.1			Festsetzung	– Ungenügende ÖV-Erschliessung
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (I/G oder DL)	
-	0.7	0	100	10	Z34		

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SA.1.5	S-3-40			Münsingen			Südstrasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Rechtskräftig eingezont			<ul style="list-style-type: none"> - Parzelle ist in Verkauf - Baubewilligungsverfahren (ab sofort) 				
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D/E	1			Festsetzung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (I/G oder DL)	
-	0.7	0	100	15	Z34	Industrie/Gewerbe	

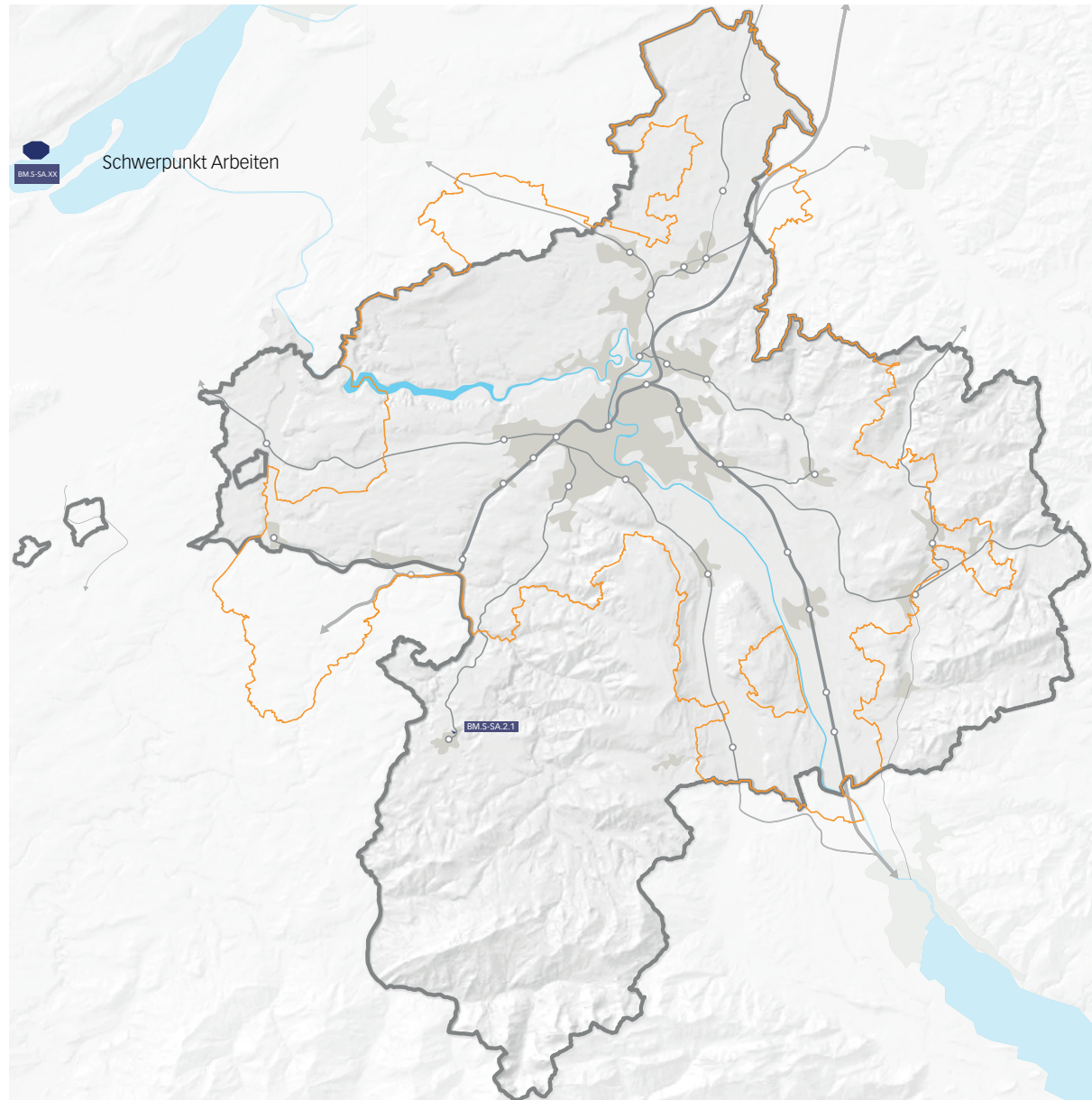
4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-SA.1.6	S-3-36			Münsingen			Thunstrasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C/D	5.1			Festsetzung	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (I/G oder DL)	
-	0.7	0	100	15	Z34	Industrie/Gewerbe und Dienstleistung (ohne Verkauf)	

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-SA.1.7	S-3-51			Ostermundigen		Schwandi		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; der Schwandiweg und der Knoten Schwandiweg/Bernstrasse wird saniert und ausgebaut; Verbesserung der LV- und MIV-Erschliessung.	ausreichend	C	3.5			Festsetzung	– Erschliessung Industriezone Schwandiweg	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (I/G oder DL)		
-	0.8	0	80	20	UK	Industrie/Gewerbe		
4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-SA.1.8	S-3-63			Worb		Mülacher		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
teilweise realisiert (< 50 %)			– Baugesuche – Realisierung			– voraussichtlich 2021		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	3.6			Festsetzung		
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (I/G oder DL)		
ja	0.7	20	80	25	Z34	Gewerbe und Dienstleistung		

Regionale Arbeitsschwerpunkte

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-SA.1	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
S-3		S-SA Schwerpunkt Arbeiten	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Das teilrevidierte Raumplanungsgesetz sieht Massnahmen für eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen vor. Unbebaute Bauzonen sind unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität ihrer Bestimmung zuzuführen. Der Richtplan 2030 des Kantons Bern setzt die Anforderungen des Raumplanungsgesetzes um. Sowohl die Bundesvorgaben als auch der kantonale Richtplan 2030 wurden berücksichtigt.

Massnahmen:

1. Als regionale Arbeitsplatzschwerpunkte gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Sie erfüllen folgende Anforderungen:

Vorranggebiet Arbeiten DL

- Sie sind mind. 1 ha gross
- Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden gemäss BM.S-Ü.1
- Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.
- Sie erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse D

Vorranggebiet Arbeiten IG

- Sie sind mind. 1 ha gross
- Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
- Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.
- Sie verfügen über eine direkte Anbindung ans regionale Basisnetz MIV
- Die erforderliche ÖV-Güteklasse richtet sich nach der Nutzung. (mit/ohne erheblichem Pendler-/ Publikumsverkehr)

2. Die Gemeinden fördern die Realisierung der regionalen Arbeitsplatzschwerpunkte unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren, einer angemessenen baulichen Dichte und der Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten zur Mobilisierung. Die Gemeinden werden dazu angehalten, an diesen Standorten sofern vorhanden die maximale rechtsgültige Bebauungsdichte zu realisieren und bei geeigneter Lage einen Dichte-Bonus mittels eines Wettbewerbsverfahrens geltend zu machen. Falls an einem Standort unerwünschte Entwicklungen auftreten, müssten die Gemeinden diese mittels der Einführung einer Planungszone unterbinden und die planungsrechtlichen Grundlagen den regionalen Zielsetzungen anpassen. Den Gemeinden wird zur Sicherstellung einer qualitätsvollen Entwicklung die Anwendung qualifizierter Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen empfohlen. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem LV, Gestaltung und Wohnumfeld sowie deren Einbettung in den angestrebten städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte u. a. durch Animation von Grundeigentümern (z. B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z. B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z. B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z. B. Erwerb von Grundstücken).
3. Die Gemeinden prüfen im Rahmen ihrer Ortsplanungen mögliche Massnahmen zur qualitätsvollen Verdichtung: Bauliche Verdichtungen haben hinsichtlich Nutzungsmass und Gestaltung so zu erfolgen, dass sie bezüglich Ortsbild und denkmalpflegerischen Aspekten verträglich sind.
4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der regionalen Arbeitsplatzschwerpunkte im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. BM.S-Ü.2) sowie durch die regionale Wirtschaftsförderung.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Als Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios und somit im Sinne einer nachhaltigen, nach innen gerichteten Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Arbeitsplatzschwerpunkten an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.	Durch die konzentrierte Ansiedlung von Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.

Federführung	Weitere Beteiligte
Standortgemeinden (Nr. 1 bis 3)	Regionale Wirtschaftsförderung
Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4)	Kanton Bern (DIJ/AGR)
Kanton (Nr. 4; Arbeitszonenbewirtschaftung)	Grundeigentümerschaft

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:

- BM.S-Ü.1
- BM.S-Ü.2
- Massnahmenpaket BM.S-SA.1
- Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
- Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2
- ÖV.Ü.1.1
- ÖV.Ü.1.3

Dokumente, Grundlagen

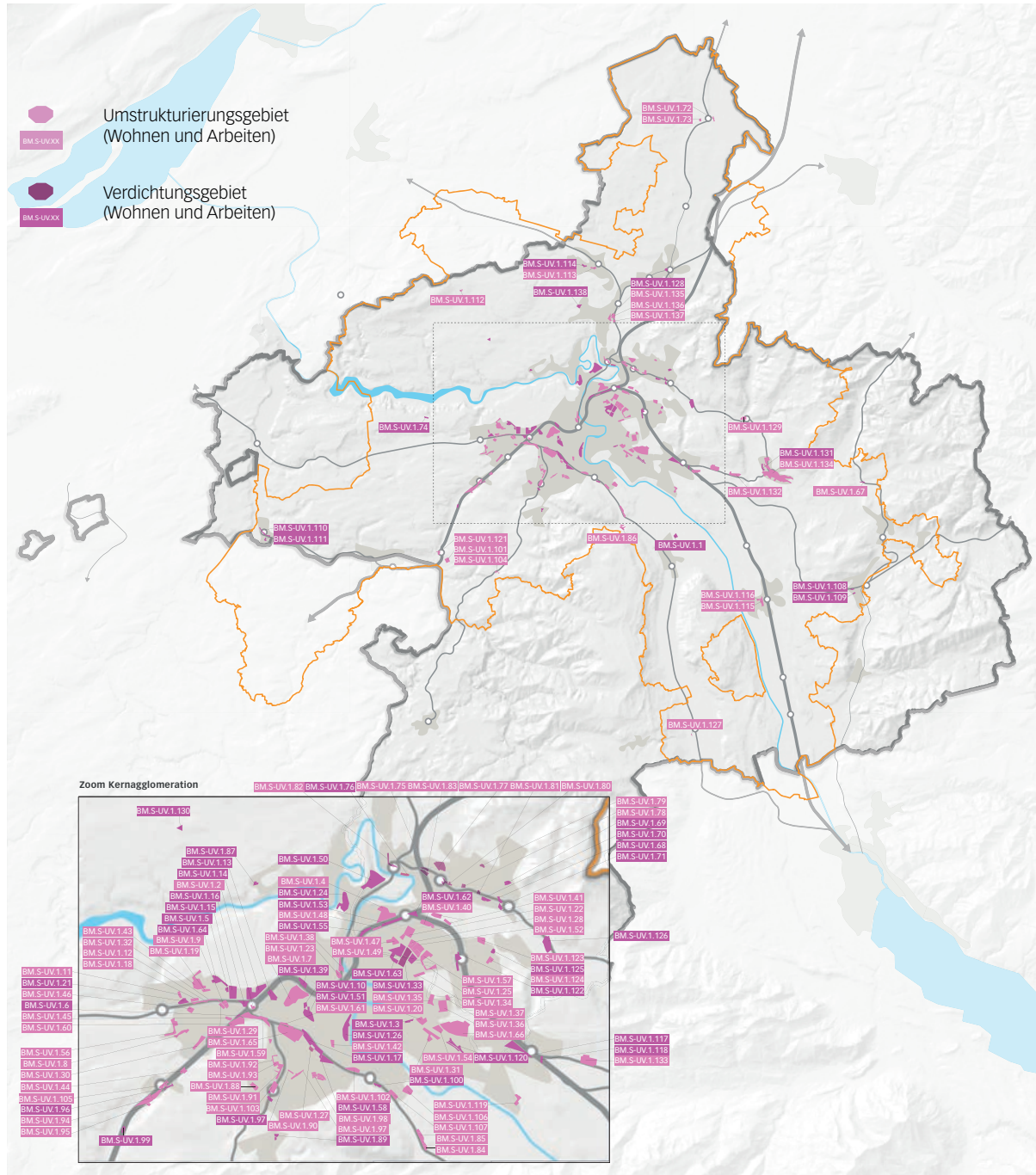
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016
- Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019
- Richtplan 2030 Kanton Bern Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2015
- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi), Kanton Luzern, 2013
- Broschüre «Siedlungsentwicklung nach innen. Gute Beispiele aus Berner Gemeinden». Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2014
- Erfolg mit der Überbauungsordnung. Tipps für Gemeindebehörden für einen problemloseren Umgang mit Überbauungsordnungen in ländlichen Gemeinden. Eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2000
- Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
- Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
- Wohnumfeldqualität und -planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
- Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007
- SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
- Siedlungsverdichtung und -erneuerung in der Agglomeration Chur. Amt für Raumplanung Graubünden. 2014
- Quartierplanung – Chance für mehr Siedlungsqualität. Info ARP, Amt für Raumplanung Graubünden. 2002
- Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005
- Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
- Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
- Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bern-mittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
- Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-SA.2.1	S-3-53			Schwarzenburg			Ringgenmatt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
			– Baugesuche			– voraussichtlich 2021		
			– Realisierung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	1.18			Festsetzung	– Erschliessung im Bereich Dorfbach, strategische Planung der Gemeinde (Potenzialstudie SEin)	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (I/G oder DL)		
-	0.9	0	100	20	Z34	Gewerbe und Dienstleistung		

Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in der Agglomeration Bern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-UV.1	0351.3.137	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S-5		S-UV Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Das Raumplanungsgesetz fordert Massnahmen zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen sowie zur Verdichtung der Siedlungsflächen. Der Richtplan 2030 des Kantons Bern kommt diesem Auftrag mit dem Grundsatz «Innenentwicklung vor Aussenentwicklung» nach und verlangt auch von den Regionen Massnahmen zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen (MB A_07). Dazu gehört in erster Linie das Bezeichnen und Festsetzen von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten im Rahmen der RGSK/AP-Erarbeitung.

Massnahmen und Vorgehen:

1. Als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Es handelt sich dabei um unternutzte, nicht mehr genutzte Gebiete innerhalb des Siedlungskörpers oder gering bebaute Bauzonen mit guter ÖV- und MIV-Erschliessung.
2. Die Gemeinden fördern aktiv und prioritär die Umnutzung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, treiben die Verfügbarkeit voran und stellen die erforderlichen Infrastrukturen zur Verfügung.
3. Entwicklungen im Bestand bedürfen umsichtiger Planungen, welche der Umgebung besonders Rechnung tragen und damit die Akzeptanz der Projekte erhöhen und die Qualität der Siedlungsentwicklung nach innen gewährleisten. Die Gemeinden fördern daher die Realisierung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren nach SIA 142 und 143. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr, Gestaltung und Wohnumfeld sowie deren Einbettung in den angestrebten städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen. Die notwendigen Planänderungsverfahren sind zu veranlassen.
4. Die Gemeinden prüfen im Rahmen ihrer Ortsplanungen mögliche Massnahmen zur qualitätsvollen Verdichtung: Bauliche Verdichtungen haben hinsichtlich Nutzungsmass und Gestaltung so zu erfolgen, dass sie bezüglich Ortsbild und denkmalpflegerischen Aspekten verträglich sind.
5. Die Region überprüft in einem regelmässigen Controlling die Umnutzung von Umstrukturierungsgebieten.
6. Für den Umgang mit leerstehenden Bauernhäusern ausserhalb der Bauzone sind sinnvolle Ansätze zu entwickeln und regional in Abhängigkeit mit den übergeordneten Vorgaben abzustimmen. Die Regionalkonferenz soll zu dieser Thematik eine Haltung entwickeln und diese in weitere Planungen und in die politische Diskussion einfließen lassen.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Die Identifizierung von Innenentwicklungspotenzialen, im Besonderen von Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzialen, trägt in hohem Masse zu den übergeordneten Zielen der Raumplanung (RPG, Kantonalen Richtplan) und zur Umsetzung des Zukunftsbilds 2040 bei. Brachfallende oder freiwerdende Areale und unternutzte Gebiete sollen aktiviert werden und zu einer besseren Ausnutzung von bereits überbauten und gut mit dem ÖV erschlossenen Siedlungsgebieten beitragen.	Mit der Umnutzung und Weiterentwicklung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und ein Beitrag zur haushälterischen Nutzung des Bodens geleistet. Unter Abstimmung mit dem Verkehr bewirkt die Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet eine Optimierung der Auslastung bestehender Infrastrukturen. Neueinzonungen an Standorten mit ungenügender ÖV-Erschliessung können verhindert werden und der Modal Split verbessert sich zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs. Weiter reduzieren sich der Flächenbedarf für neue Infrastrukturen, der Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume sowie die Lärm- und Luftbelastung.
Kosten (Mio CHF) Nicht relevant.	Finanzierungsschlüssel Nicht relevant.
Federführung Standortgemeinden (Nr. 1, 2, 3) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4, 5)	Weitere Beteiligte Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) Regionale Wirtschaftsförderung Kanton (DIJ/AGR) Grundeigentümerschaft

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen**Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:**

- BM.S-Ü.1
 - BM.S-Ü.2
 - Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
 - Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2
 - Massnahmenpakete BM.S-VW.1 und BM.S-VW.2
 - Massnahmenpakete BM.S-VA.1 und BM.S-VA.2
 - Massnahmenpaket BM.S-UV.2
-

Dokumente, Grundlagen

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016
 - Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019
 - Richtplan 2030 Kanton Bern. Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
 - Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2016
 - Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi), Kanton Luzern. 2013
 - Broschüre «Siedlungsentwicklung nach innen. Gute Beispiele aus Berner Gemeinden». Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2014
 - Erfolg mit der Überbauungsordnung. Tipps für Gemeindebehörden für einen problemloseren Umgang mit Überbauungsordnungen in ländlichen Gemeinden. Eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2000
 - Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
 - Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
 - Wohnumfeldqualität und -planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
 - Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007
 - SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
 - Siedlungsverdichtung und -erneuerung in der Agglomeration Chur. Amt für Raumplanung Graubünden. 2014
 - Quartierplanung – Chance für mehr Siedlungsqualität. Info ARP, Amt für Raumplanung Graubünden. 2002
 - Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005
 - Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
 - Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
 - Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
 - Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein
-

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-UV.1.1	S-5-96			Belp			Stockmatt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Umzonung in Planung; Ergebnisse des qualitätssichernden Verfahrens 2018 (Parallelprojektierung mit Erschliessungskonzept) liegen vor.			<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung UeO - Baubewilligungsverfahren 				<ul style="list-style-type: none"> - ab 2022 - ab 2024 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Erschliessungskonzept erarbeitet; die Erschliessung erfolgt ab der Aemmenmattstrasse; eine öffentliche Fusswegverbindung ist auf Stufe UeO zu prüfen.	ausreichend	C	2.2			Festsetzung		
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)	
-	0	1.2	100	0	0	Z34	Umstrukturierung	

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.2				Bern			Biwo Krippenstrasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Teilweise in Realisierung			<ul style="list-style-type: none"> - Baubewilligung 2. Etappe - Realisierung 2. Etappe 			<ul style="list-style-type: none"> - Voraussichtlich 2021 - Voraussichtlich ab 2023 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	A	1.4			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.8	1.5	100	0		Z1	Umstrukturierung/Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.3	S-5-04			Bern			Burgernziel
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Baubewilligung ist erteilt (2020); das Verfahren läuft.			<ul style="list-style-type: none"> - Realisierung 			<ul style="list-style-type: none"> - ab Mitte 2021 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.1			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.4	2.0	90	10	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.4	S-5-92			Bern		RUAG-Areal (Business Park Bern)	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung Masterplan nach Grundordnung - Anpassung Grundordnung bei Bedarf 			- läuft	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	8.1			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	0.9	1.0	0	100	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.5				Bern		Galenica	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Baubewilligung ist erteilt (2020); das Verfahren läuft.			– Realisierung			– ab Mitte 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Mobilitätskonzept wurde erarbeitet.	ausreichend	B	0.7			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	3.0	2.0	0	100	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.6				Bern		Gangloff-Areal	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Baubewilligung ist erteilt (2020); in Realisierung.			– Realisierung Wohnüberbauung			– ab 2020-2022	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	A	0.8			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.7	2.0	80	20	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.7	S-5-11			Bern		Inselspital	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Teilweise in Realisierung. Laufendes qualitatives Verfahren im Baubereich (BB) 07.			– Realisierung; Vorbereitung qualitätssicherndes Verfahren im Baubereich (BB) 04			– Anfang 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	19.2			Festsetzung	<ul style="list-style-type: none"> – BM.MIV-Auf.1 Stadt Bern, Inselplatz – BM.LV-Ü.3 Stadt Bern, BGK Murtenstrasse – BM.ÖV-Str.3 Stadt Bern, ÖV-Erschliessung Inselareal – BM.ÖV-Ort.7.3 Bern, Umstellung der Linie 101 auf Doppelgelenkbus
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	1.7	2.0	0	100	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.8	S-5-70			Bern		Mädergutstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase; Städtebauliche Studie (2019-2020) und Areal- und Entwicklungsstrategie sind abgeschlossen.			<ul style="list-style-type: none"> - Gutachterverfahren - Entscheidung Planungsverfahren ja/nein 			<ul style="list-style-type: none"> - 2021 - Voraussichtlich Ende 2021 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	2.7			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.3	2.0	100	0	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.9				Bern		Meienegg	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase; der Projektwettbewerb ist abgeschlossen.			<ul style="list-style-type: none"> - Grundsatzentscheid - Planerlassverfahren 			<ul style="list-style-type: none"> - 2021 - Ab Mitte 2021 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	2.4			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.9	1.8	100	0	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.10				Bern			Meinen-Areal
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase; öffentliche Anfrage / Vormerkung Planung.			<ul style="list-style-type: none"> - Volksabstimmung Zonenplanänderung - Genehmigung durch Kanton - voraussichtliche Realisierung 			<ul style="list-style-type: none"> - 2021 - Ende 2021 - ab 2022 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Mobilitätskonzept wurde erarbeitet	ausreichend	B	0.9			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	2.4	2.8	80	20	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.11				Bern			Migros Zentrum Bethlehem
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			<ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Mitwirkung Planerlassverfahren 			<ul style="list-style-type: none"> - 2021 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.4			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.3	2.5	60	40	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.12	S-5-73			Bern		Mühledorfstrasse / Bahnhof Bümpliz Nord	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Teilweise in Realisierung			<ul style="list-style-type: none"> - Baueingabe - Baubeginn 			<ul style="list-style-type: none"> - ab Herbst 2021 - ab ca. Mitte 2022 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.2			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	1.5	2.0	75	25	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.13	S-5-14			Bern		Warmbächliweg KVA	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Teilweise in Realisierung; die Überbauungsordnung ist rechtskräftig.			<ul style="list-style-type: none"> - Baufeld O2 - Realisierung weiterer Baufelder 			<ul style="list-style-type: none"> - bezugsbereit ab Ende 2021 - bis 2025 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	4.2			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.9	1.8	70	30	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation								A-Horizont	
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort		
BM.S-UV.1.14	S-5-03			Bern			Weyermannshaus Ost		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine			
Konzeptphase. Vorbereitung des Verfahrens für geringfügige Änderung läuft.			– Mitwirkung Planerlassverfahren – Realisierung			– Bis Mitte 2021 – Voraussichtlich ab 2023			
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Mobilitätskonzept für Campus BFH wurde erarbeitet; neue Passerelle über das Gleisfeld zur besseren Erschliessung zu Fuss	Ausreichend; Verschiebung S-Bahnhof Europaplatz Nord (ehemals Stöckacker) in Richtung Europaplatz geplant	B	11.8			Festsetzung	<ul style="list-style-type: none"> – BM.S-UV.1.15 Weyermannshaus West – BM.LV-Ü.21.38 Stadt Bern, Anschlussstrecken an die Fuss- und Veloverbindung Passerelle Steigerhubel – BM.LV-Ü.4 Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen – BM.ÖV-Str.2 Stadt Bern, Feinererschliessung unterhalb des Viaduktes A12 Ausserholligen – BM.ÖV-Ort.2 Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord (ehemals Stöckacker), Verschiebung inkl. Neuer Zugänge – BM.ÖV-Nat.2 Bern, Holligen: Entflechtung 		
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)		
ja	0.7	2.0	40	60	15	Z1	Umstrukturierung		

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.15	S-5-01			Bern		Weyermannshaus West	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			<ul style="list-style-type: none"> – Laufendes Planerlassverfahren, kantonale Vorprüfung – Realisierung 			<ul style="list-style-type: none"> – Ab Herbst 2021 – Voraussichtlich ab 2024 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	Ausreichend; Verschiebung S-Bahnhof Europaplatz Nord (ehemals Stöckacker) in Richtung Europaplatz geplant	B	6.9			Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> – BM.S-UV.1.14 Weyermannshaus Ost und BM.S-UV.1.16 Ausserholligen VI – Neue Haltestelle Europaplatz Nord – Neue Fuss- und Veloverbindung Europaplatz und Weyermannshaus Ost – Ausbau Fernwärmenetz ab Energiezentrale Forsthaus – Archäologie beachten
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	0.7	2.1	80	20	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.16				Bern		Ausserholligen VI (ewb/BLS-Areal)	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase; Planungsvereinbarung wurde 2019 abgeschlossen und die öffentliche Mitwirkung zur Überbauungsordnung lief im 2. Quartal 2020.			<ul style="list-style-type: none"> – Kantonale Vorprüfung – Studienauftrag 2. Stufe – Realisierung 			<ul style="list-style-type: none"> – Bis voraussichtlich 3. Quartal 2021 – Bis Herbst 2021 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	Ausreichend; Verschiebung S-Bahnhof Europaplatz Nord (ehemals Stöckacker) in Richtung Europaplatz geplant	A/B	6.7			Festsetzung	<ul style="list-style-type: none"> – BM.S-UV.1.14 Weyermannshaus Ost und BM.S-UV.1.15 Weyermannshaus West – Neue Haltestelle Europaplatz Nord – Neue Fuss- und Veloverbindung Europaplatz und Weyermannshaus Ost – Ausbau Fernwärmenetz ab Energiezentrale Forsthaus
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	1.2	2.1	40	60	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.17	S-5-62			Bern		Bahnhof Weissenbühl	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	10.1			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	1.0	2.0	100	0	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.18				Bern		BBL-Areal Fellerstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			– Geringfügiges Planerlassverfahren			– 2021/2022	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.7			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	2.0	3.0	0	100	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.19				Bern			Blumenfeld
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.1			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.9	1.2	100	0		Z1	Umstrukturierung/Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.20	S-5-83			Bern			Burgernzielweg
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	3.9			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.8	1.5	100	0	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.21				Bern			Carlo Bernasconi-Areal
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase. Der Masterplan Chantier «Bethlehem West» ist ausgearbeitet.			– Vorbereitung des Planerlassverfahrens			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	2.8			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.5	2.0	40	60	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.22				Bern			CSL/Stade de Suisse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			– Planerlassverfahren – Realisierung			– Ab Mitte 2022 – Ab 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	5.7			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja			0	100	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.23				Bern			Eilgut-Areal
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen.			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	A/B	2.8			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	0	2.0	30	70		Z1	Umstrukturierung/Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.24	S-5-64			Bern			Felsenau
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase. Studienauftrag sistiert. Weiterentwicklung in Planung							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	9.1			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.8	1.5	20	80	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.25				Bern			Galgenfeld Ost
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	3.3			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	5.6	6	0	100	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.26	S-5-15			Bern			Gaswerkareal
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			– Qualitätssicherndes Verfahren – Planerlassverfahren			– Ab Mitte 2021 – Parallel ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	8.6			Zwischenergebnis	– siedlungsprägender Grünraum BM.L-Gr.1.6
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.2	1.6	70	30	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.27				Bern		Goumoën-Matte	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			<ul style="list-style-type: none"> - Start Wettbewerbsverfahren - Zonenplanänderung ZöN 			<ul style="list-style-type: none"> - 2. Quartal 2021 - ab 2022 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	3.7			Zwischenergebnis	- siedlungsprägender Grünraum BM.L-Gr.1.7
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	1.5	2.0	100	0	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.28	S-5-18			Bern		UeO Mingerstrasse Papiermühlenstresse (Neue Festhalle)	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung durch Kanton - Realisierung 			<ul style="list-style-type: none"> - Voraussichtlich Ende 2021 - Voraussichtlich ab 2023 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.3			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	2.0	2.0	0	100		Z1	Umstrukturierung/Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.29				Bern			Kelten-/Bethlehemstrasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.2			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.6	1.2	80	20		Z1	Umstrukturierung/Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.30	S-5-71			Bern			Morgenstrasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
In Realisierung							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	3.9			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.9	2.0	100	0	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.31	S-5-81			Bern			Chantier Korridor A6 Süd (Muristrasse)
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Erarbeitung Leitbild Siedlungsentwicklung Bern Ost/Muri			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	5.7			Vororientierung	– BM.LV-Ü.14 Stadt Bern, BGK Muristrasse
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.9	1.8	100	0	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.32				Bern			Normannenstrasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.0			Vororientierung	– Naturgefahren beachten
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	1.3	1.5	100	0		Z1	Umstrukturierung/Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.33	S-5-10			Bern		NPZ/VZ VBS	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase; Entwicklung nach Grundordnung VZ VBS: der Projektwettbewerb wurde 2020 abgeschlossen und das Ergebnis liegt vor. NPZ: keine Aktivitäten.							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	7.8			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	0.6	1.0	100	0	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.34	S-5-86			Bern		Ostermundigenstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.9			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	1.1	2.0	100	0	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.35	S-5-84			Bern		Chantier Korridor A6 Süd (Ostring 1)	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	2.1			Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> – Koordination mit BM.S-UV.1.36 «Ostring 2» und BM.S-UV.1.37 «Ostring 3» – BM.MIV-Nat.6 Bern Wankdorf – Muri, Bypass Ost (Teilbereich: Um-nutzung altes Trassee A6)
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.7	2.0	70	30		Z1	Umstrukturierung/Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.36	S-5-85			Bern		Chantier Korridor A6 Süd (Ostring 2)	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	6.3			Vororientierung	– Koordination mit BM.S-UV.1.35 «Ostring 1» und BM.S-UV.1.37 «Ostring 3»
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.3	1.0	100	0		Z1	Umstrukturierung/Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.37	S-5-85			Bern			Chantier Korridor A6 Süd (Ostring 3)
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.2			Vororientierung	– Koordination mit BM.S-UV.1.35 «Ostring 1» und BM.S-UV.1.36 «Ostring 2»
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.3	1.0	100	0		Z1	Umstrukturierung/Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.38	S-5-89			Bern			Ränder Engehalde
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	3.1			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.8	2.0	80	20	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.39	S-5-85			Bern		SBB-Aebimatte	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			– Planerlassverfahren			– Voraussichtlich 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	2.7			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0	2.5	0	100	15	Z1	Umstrukturierung/Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.40	S-5-89			Bern		Schemerareal/Wölflistrasse (CSL Behring)	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2022	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	7.6			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	0	2.0	0	100		Z1	Umstrukturierung/Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.41	S-5-08			Bern			Nachnutzung Areal Schermenweg
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	2.3			Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> – BM.LV-Ü.28 Stadt Bern, Personenunterführung Wankdorf – Veloverbindung und Velostation – BM.LV-Ü.21.6 Stadt Bern, Stauffacherstrasse, Abschnitt Neuenschwanderstrasse - Papiermühlestrasse
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	1.7	3.0	0	100	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.42	S-5-79			Bern			Seftigen-/Morillonstrasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.3			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-			50	50	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.43	S-5-76			Bern		Siedlung Bethlehemacker	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	10.3			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.5	1.5	100	0	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.44				Bern		Siedlung Hohliebi	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.7			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.3	0.5	100	0		Z1	Umstrukturierung/Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.45				Bern			Siedlung Innere Höhe
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.1			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.5	1.0	100	0		Z1	Umstrukturierung/Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.46	S-5-72			Bern			Siedlung Stapfenacker
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	2.1			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.4	1.5	100	0	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.47	S-5-87			Bern			Siedlung Wankdorf
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Weiterentwicklung in Prüfung				
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	4.0			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.9	2.0	100	0	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.48	S-5-88			Bern			Siedlung Wylerfeldstrasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
In Realisierung							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.3			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	1.3	2.0	100	0	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.49				Bern			Springgarten
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Qualitätssicherung – Planänderungsverfahren			– Ab 2022 – anschliessend	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	4.0			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	0	1.0	100	0	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.50	S-5-63			Bern			Tiefenau
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	15.0			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.5	1.5	100	0	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.51	S-5-61			Bern		Tramdepot Eigerplatz	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			– Grundlagenarbeiten im Zusammenhang mit Machbarkeitsstudie neuer Standort Tramdepot			– voraussichtlich ab Mitte 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	6.2			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	1.6	2.0	70	30	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.52				Bern		Vordere Allmend	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase; in der Ausarbeitung des Nutzungskonzepts ist Stadtgrün Bern im Lead.							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	11.4			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	1.1	1.4	0	100	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.53				Bern			Wankdorffeldstrasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			<ul style="list-style-type: none"> - Qualitätssicherndes Verfahren (Ideenstudie) - Umsetzung Planungsinstrument 			<ul style="list-style-type: none"> - 2021-2022 - Ab 2023 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	A / B	5.0			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	1.2	2.1	75	25	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.54				Bern			Weltpostpark
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
In Realisierung							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	3.0			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	1.0	1.5	100	0		Z1	Umstrukturierung/Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.55				Bern		WIFAG-Areal	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			– Planerlassverfahren – Realisierung			– Ab Mitte 2021 – Ab 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	3.7			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	1.5	2.0	85	15	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.56	S-5-69			Bern		Winterfeldweg	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	4.8			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.3	1.5	100	0	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.57				Bern			Zentweg/Galgenfeld
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	3.2			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	0.5	0.7	0	100	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.58	S-5-65			Bern			Zieglerspital
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	4.1			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	1.1	2.0	80	20	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.59	S-5-74			Bern		Ausserholligen V/Fischermättelistrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			<ul style="list-style-type: none"> – Laufende Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft – Entscheidung für/gegen Planungsverfahren 			<ul style="list-style-type: none"> – Ab 2021 – Voraussichtlich 2022 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	A/B	8.4			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	0.5	2.0	80	20	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.60				Bern		Bodenweid	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			<ul style="list-style-type: none"> – Machbarkeitsstudie für Kombination Tram-/Busdepot mit Fussballfeldern – Standortsicherung in Planungsinstrumenten und Beantragung Finanzierung 			<ul style="list-style-type: none"> – Bis 2023 – Bis 2030 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	5.7			Vororientierung	– ÖV-Tram.6 Stadt Bern, Neues Tramdepot Bern West (C-Horizont)
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.1	1.0	0	100	0	Z1	Verdichtung

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.61	S-5-78			Bern			Fischermätteli
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Teilweise in Realisierung			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	2.3			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.2	2.0	50	50	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.62				Bern			Gleisdreieck Wankdorf
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Planungsabsichten SBB			– Ab 2026	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	A	2.4			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	0.2	2.9	0	100	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.63	S-5-09			Bern		Kasernenareal	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen. Da der Bund das Nutzungsrecht verlängert hat sind keine Planungsschritte vorgesehen.							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	15.0			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	0.4	0.4	0	100	15	Z1	Umstrukturierung

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.64	S-5-60			Bern		Messerligrube	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Periodische Sondierung Planungsabsichten mit Eigentümerschaft geplant			– Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	4.8			Vororientierung	– Archäologie beachten
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.1	2.0	100	0	15	Z1	Verdichtung

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-UV.1.65	S-5-77			Bern		Siedlung Weissenstein		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen; Weiterentwicklung in Prüfung								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend		B	17.6			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.5	2.0	100	0	15	Z1		Verdichtung

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-UV.1.66	S-5-82			Bern		Siedlung Wittigkofen		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen; Weiterentwicklung in Prüfung								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Muri – Bern Südost (2024-27)	ausreichend		B/C	23.7			Vororientierung	– BM.MIV-Nat.6 Bern Wankdorf – Muri, Bypass Ost (Teilbereich: Nutzung altes Trasse A6)
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.8	2.0	80	20	15	Z1		Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.67	S-5-66			Biglen		Dättlig II	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase.							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.2			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.5	0.6	85	15	0	ZN	Umstrukturierung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.68				Bolligen		Bahnhof Bolligen	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	B	1.6			Festsetzung	Im Rahmen der kommunalen Planung zu berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> – Naturgefahren und Gewässerraum beachten – Nationales ISOS/Ortsbilderhaltungsgebiet „Worbental“ mit Erhaltungsziel „A“ beachten, Schutzziele definieren – Siehe Interessenabwägung Gebiete FS
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.55	0.9	40	60	20	UK	Umstrukturierung

4. Generation								A-Horizont	
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort		
BM.S-UV.1.69				Bolligen			Flugbrunnenareal		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine			
Teilweise in Realisierung									
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	1.4			Festsetzung	– Naturgefahren beachten		
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)	
-	0.95	0.95	70	30	30	UK		Umstrukturierung	

4. Generation								B-Horizont	
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort		
BM.S-UV.1.70				Bolligen			Rothus		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine		
Noch keine Abklärungen									
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	2.0			Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> - Naturgefahren beachten - ISOS/Ortsbilderhaltungsgebiet beachten 		
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)	
-	0.7	0.9	25	75	20	UK		Umstrukturierung	

4. Generation								B-Horizont	
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort		
BM.S-UV.1.71				Bolligen			Wegmühle		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine		
Noch keine Abklärungen									
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	B	1.5			Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> - Naturgefahren beachten - ISOS/Ortsbilderhaltungsgebiet beachten und Schutzziele definieren: In Abstimmung mit dem Denkmalschutz wurde ein Freihaltebereich festgelegt. 		
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)	
-	0.7	0.9	50	50	20	UK		Umstrukturierung	

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.72				Fraubrunnen			Mühle Fraubrunnen
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C/D	1.3			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.8	0.8	80	20		ZN	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.73				Fraubrunnen			Werke Fraubrunnen (ehemals Möbelfabrik)
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C/D	1.3			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.8	0.8	70	30		ZN	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.74				Frauenkappelen		Gewerbezone Ost	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	Teilweise ausreichend, ggf. Handlungsbedarf: Je nach beabsichtigter Nutzung Überprüfung der Anordnung der Bushaltestellen, damit das gesamte Gebiet in EGK D zu liegen kommt	D/E	1.5			Vororientierung	- Verbesserung ÖV-Erschliessung
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	1.0	1.5	25	75		ZN	Umstrukturierung

4. Generation								A-Horizont	
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort		
BM.S-UV.1.75	S-5-25			Ittigen			Areal «Buszentrum RBS»		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine			
Konzeptphase			<ul style="list-style-type: none"> - Bauprojekt/Baubewilligungsverfahren - Realisierung 						
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C/D	1.2			Festsetzung			
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)		
ja		1.0	0	100		UK	Verdichtung		

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.76	S-5-20			Ittigen			Areal «Hammerwerke»
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Die Baubewilligung wurde erteilt; das Verfahren läuft.			– Realisierung				
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	B	1.4			Festsetzung	im Rahmen der kommunalen Planung zu berücksichtigen: – Naturgefahren und Gewässerraum beachten – ISOS/Ortsbilderhaltungsgebiet beachten, Schutzziele definieren – Siehe Interessenabwägung Gebiete FS
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja		0.8	100	0		UK	Umstrukturierung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.77	S-5-23			Ittigen		Areal «im Park»	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase; das qualitätssichernde Verfahren ist abgeschlossen (2020).			– Umzonung in ZPP/Erlass UeO			– 2021/2022	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	5.6			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/Verdichtung)
-			100	0		UK	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.78	S-5-94			Ittigen		Areal «Talgut-Zentrum»	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase.			– Umzonung in eine ZPP/Erlass UeO – Bauprojekt/Baubewilligungsverfahren			– 2020/2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	B	1.1			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/Verdichtung)
-		2.4	50	50		UK	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.79				Ittigen			Areal Tilia
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Die Baubewilligung wurde erteilt; das Verfahren läuft.							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.0			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-		1.0	100	0		UK	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.80	S-5-21			Ittigen			Entwicklungsgebiet Papiermühle
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Die Baubewilligung wurde erteilt; das Verfahren läuft.			<ul style="list-style-type: none"> - diverse Teilprojekte mit unterschiedlichen Planungsständen (Realisierung, Durchführung qualitätssichernde Verfahren) - Realisierung, Anpassung ZPP/Erlass UeO 			<ul style="list-style-type: none"> - 2020/2021, keine Angaben - 2021/22 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	B	2.0			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
Ja (teilweise)		1.5	66	34		UK	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-UV.1.81				Ittigen		Areal Worlenstalstr./Badhausstr.		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Kozeptphase			– Gespräche mit Grundeigentümerschaft					
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).		ausreichend	C	0.9			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.8		95	5		UK		Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.82	S-5-93			Ittigen		Entwicklungsgebiet Ittigen-Worblaufen	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase. Das Planerlassverfahren läuft (2020).			<ul style="list-style-type: none"> - diverse Teilprojekte mit unterschiedlichen Planungsständen (laufendes Planerlassverfahren, keine Aktivitäten) - Bauprojekt/Baubewilligungsverfahren 			- 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	A	2.3			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja		1.7	50	50		UK	Verdichtung

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-UV.1.83	S-5-24			Ittigen		Areal «Gurlit Worbla»		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).		ausreichend	C	2.2			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja			0	100		UK		Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.84				Kehrsatz			Bernstrasse Süd
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Vergrösserung der ZPP 4 «Bernstrasse» im Rahmen der OP-Revision							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Umgestaltung der Bernstrasse	ausreichend	B	1.6			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.7	1.3	60	40	40	AE	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.85				Kehrsatz			Bernstrasse Nord
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase; Vergrösserung der ZPP 4 «Bernstrasse» im Rahmen der OP-Revision							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Umgestaltung der Bernstrasse	ausreichend	B/C	4.0			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.7	1.3	90	10	40	AE	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.86				Kehrsatz			Hängelen
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen; das Gebiet wird von der Ortsplanung ausgenommen			– Gemeinde nimmt Gespräche mit Grundeigentümern, Kanton, Bund und Nachbargemeinden auf			– offen	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verbesserung der Zentrumsanbindung für den LV	ausreichend	C/D	3.9			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.45	0.7	100	0		AE	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.87				Kirchlindach			Thalmatte
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	1.3			Vororientierung	– Naturgefahren beachten
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.45	0.8	80	20		AE	Umstrukturierung
4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.88				Köniz			Buchsee, Köniz
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	2.6			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.02	0.6	100	0	30	UK	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.89				Köniz			Eichmatt, Schliern
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Teilweise in Realisierung							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.2			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.2	1.0	85	15	0	UK	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.90				Köniz			ESP Bundesarbeitsplätze II
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Das Areal ist rechtskräftig eingezont und gemäss Bund eine strategische Reserve. Vorerst besteht noch kein Bedarf zur Realisierung.						– offen	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Köniz - Bern-Südwest (2024-27)	ausreichend	B	0.7			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	0	1.1	0	100	0	UK	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.91	S-5-35			Köniz		Liebefeld Mitte	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase; die öffentliche Mitwirkung hat 2020 stattgefunden.							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Köniz - Bern-Südwest (2024-27)	ausreichend	B	1.8			Festsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - BM.MIV-Auf.4.4 Köniz, Verlegung Schwarzenburgstrasse Richtung Liebefeld Park - BM.LV-Ü.26 Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6 - BM.ÖV-Nat.5 Vidmarhallen – Liebefeld – Köniz, Doppelspurausbau
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.6	3.4	70	30	0	UK	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-UV.1.92				Köniz		Liebefeld, Könizstrasse		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Teilweise in Realisierung								
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Köniz - Bern-Südwest (2024-27)		ausreichend	B	1.6			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.6	1.1	80	20	0	UK		Verdichtung

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-UV.1.93	S-5-27			Köniz		Liebefeld, Thomasweg		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Baubewilligung erteilt/Verfahren läuft; der Baustart der ersten Etappe erfolgte im Jahr 2020.			– Realisierung in Etappen			– 2022 / später		
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Köniz - Bern-Südwest (2024-27)		ausreichend	B	1.5			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.9	2.0	80	20	0	UK		Verdichtung

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-UV.1.94	S-5-32			Köniz		Niederwangen, Bahngässli		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Konzeptphase			– Grundeigentümerschaften suchen Investoren					
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Köniz - Bern-Südwest (2024-27)		ausreichend	C	9.4			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.9	1.6	0	100	0	UK		Verdichtung

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-UV.1.95				Köniz		Köniz, Rappentöri/Bläuacker		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Konzeptphase. Die ZPP ist seit 2019 rechtsgültig.			– Investorenwettbewerb					
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Köniz - Bern-Südwest (2024-27)		ausreichend	B	1.6			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.2	1.0	70	30	0	UK		Umstrukturierung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.96				Köniz			Niederwangen, Schwendistutz
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.0			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0	1.0	70	30	0	UK	Umstrukturierung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.97				Köniz			Spiegel, Feldrainstrasse
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Teilweise in Realisierung							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.9			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.3	0.6	100	0	0	UK	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.98				Köniz			Spiegel, Hölzliacher
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Teilweise in Realisierung							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	4.6			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.3	0.6	100	0	0	UK	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.99				Köniz			Station Oberwangen
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Das Areal ist rechtskräftig eingezont. Die Planung läuft. Im Herbst 2020 wurde die öffentliche Mitwirkung zur Änderung der baurechtlichen Ordnung durchgeführt.			<ul style="list-style-type: none"> - Anpassung der ZPP - Öffentliche Auflage 				
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.4			Festsetzung	im Rahmen der kommunalen Planung zu berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> - Naturgefahren beachten - siehe Interessenabwägung Gebiete FS
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.1	1.2	85	15	0	UK	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.100				Köniz			Wabern, Stifung Bächtelen
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Das Areal ist rechtskräftig eingezont. Gespräche mit den Grundeigentümern werden geführt.							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Wabern im Perimeter Verkehrsmanagement Wabern-Bern Süd (Inbetriebnahme 2024-2027).	ausreichend	B	1.2			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.2	0.6	70	30	0	UK	Umstrukturierung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.101	S-5-26			Köniz		Thörishaus, PaxVax Grafenried	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Teilweise in Realisierung							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	4.1			Festsetzung	– Naturgefahren beachten
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.5	1.3	20	80	0	UK	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.102	S-5-36			Köniz			Wabern, Station
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Die Planung wurde im 2020 von den Stimmberechtigten beschlossen; teilweise in Realisierung.			– Die Änderung der baurechtlichen Grundordnung wird zur Genehmigung eingereicht.				
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Wabern im Perimeter Verkehrsmanagement Wabern-Bern Süd (Inbetriebnahme 2024-2027).	ausreichend	B	1.7			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.3	1.4	75	25	0	UK	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.103	S-5-33			Köniz		Zentrum Köniz Nord	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Konzeptphase		<ul style="list-style-type: none"> - Ausarbeitung der Teil-Überbauungsordnungen - Öffentliche Auflage der Teil-UeO „La Plaza“ 				<ul style="list-style-type: none"> - variabel - 2021 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Köniz – Bern-Südwest (2024-27)	ausreichend	B	3.0			Festsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - BM.LV-Ü.26 Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6 - BM.ÖV-Nat.5 Vidmarhallen – Liebefeld – Köniz, Doppelspurausbau
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.9	1.3	70	30	5	UK	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.104				Köniz			Zentrum Niederscherli
Stand der Planung		Umsetzungsschritte			Termine		
Teilweise in Realisierung							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.2			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.8	1.2	70	30	0	UK	Verdichtung

4. Generation								A-Horizont	
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort		
BM.S-UV.1.105	S-5-28			Köniz			Neues Zentrum Niederwangen		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine			
Ein Bebauungs- und Erschliessungskonzept ist erarbeitet. Es sind Lärmschutzmassnahmen entlang der Bahn und Autobahn sowie verkehrsberuhigende Massnahmen entlang der Freiburgstrasse geplant. Planerlassverfahren ist hängig.			<ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Auflage ZPP - Erlass von Teil-UeOs 			<ul style="list-style-type: none"> - 2020-2021 - 2021-2035 			
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Köniz – Bern-Südwest (2024-27)	ausreichend	B	2.4			Festsetzung	Im Rahmen der kommunalen Planung zu berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> - Naturgefahren und Gewässerraum beachten - Siehe Interessenabwägung Gebiete FS - BM.ÖV-Ort.6.1 Köniz, ÖV-Knotenpunkt Niederwangen (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten) 		
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)		
-	0.5	1.5	70	30	0	UK	Verdichtung		

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-UV.1.106	S-5-29			Köniz			Wabern, Bundesareal METAS	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte			Termine			
Konzeptphase								
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Wabern im Perimeter Verkehrsmanagement Wabern-Bern Süd (Inbetriebnahme 2024-2027).		ausreichend	C	4.4			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.2	1.0	15	85	0	UK		Verdichtung

4. Generation								C-Horizont	
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort		
BM.S-UV.1.107				Köniz			Zentrum Kleinwabern		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine		
Konzeptphase			<ul style="list-style-type: none"> - Abklärungen mit Grundeigentümern - qualitätssicherndes Verfahren für planerische Transformation des Gebiets - Umzonung (Sondernutzungsplanung) 				<ul style="list-style-type: none"> - 2020-2022 - 2022-2030 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Wabern im Perimeter Verkehrsmanagement Wabern-Bern Süd (Inbetriebnahme 2024-2027).	ausreichend	C	3.8			Festsetzung	- BM.NM-VM.1.2 Köniz, Verkehrsmanagement Wabern-Bern Süd		
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)		
-	0.4	1.2	80	20	0	UK	Verdichtung		

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.108	S-5-67			Konolfingen			Bernstrasse
Stand der Planung		Umsetzungsschritte			Termine		
Konzeptphase		<ul style="list-style-type: none"> - Bewerbungen Interessenten - Realisierung 					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.0			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.6	0.8	5	95		Z34	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.109				Konolfingen			Areal Hübeli
Stand der Planung		Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen		<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung Richtplan Raumentwicklung - Bewerbungen Interessenten 			<ul style="list-style-type: none"> - 2021 - anschliessend 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.2			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-		0.7	100	0	15	Z34	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.110	S-5-38			Laupen		Altes Bahnareal	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	3.3			Festsetzung	– Areal wird nach Abschluss der Verlegung des Bahnhofs Laupen frei für die städtebauliche Entwicklung; Inbetriebnahme neuer Bahnhof Laupen ab April 2021
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.5	0.8	0	100		Z34	Umstrukturierung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.111				Laupen		ZPP Laupen Süd	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend; die ÖV-Erschliessung verbessert sich nach der Verlegung des Bahnhofs Laupen.	C/D	7.0			Zwischenergebnis	– Naturgefahren beachten
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.5	0.7	95	5	10	Z34	Umstrukturierung

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.112	S-5-38			Meikirch		Sonnmatt	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	0.9			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.25	0.5	80	20	0	ZN	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-UV.1.113	S-5-39			Münchenbuchsee		Löwenareal		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Teilweise in Realisierung								
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Münchenbuchsee im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).		ausreichend	B	2.2			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.6	1.0	80	20		Z34		Verdichtung

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-UV.1.114	S-5-41			Münchenbuchsee		Strahmmatte		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Projektierung Bauprojekt								
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Umgestaltung Zentrumsbereich inkl. Oberdorfstrasse; Münchenbuchsee im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).		ausreichend	C	1.9			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)	
-	0.75	1.0	80	20	90	Z34	Umstrukturierung	

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.115	S-5-42			Münsingen			Bahnhof West ZPP B
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Teilweise in Realisierung: Sondierungsgespräche werden geführt und die Erarbeitung der UeO ist 2020 gestartet.			– Erlass UeO und Änderung Zonenplan			– ab 2022	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Mittels dem Richtplan «Bahnhof West» wurden Siedlung und Verkehr frühzeitig aufeinander abgestimmt und entsprechende Massnahmenbedürfnisse eruiert. Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend. Mit Sanierung der Ortsdurchfahrt wird Verkehr am Siedlungsrand dosiert/ Entlastung Zentrum.	ausreichend	B	3.6			Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> – Verlegung Industriestrasse – BM.ÖV-Ort.4 Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West – BM.ÖV-Nat.6 Münsingen, Wendegleis
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.6	1.4	60	40	20	Z34	Verdichtung

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.116				Münsingen		Mäder	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung neue ZPP - Ausarbeitung UeO - Baubewilligungsverfahren 			<ul style="list-style-type: none"> - 2021 - ab 2022 - ab 2023 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.5			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.65	1.0	80	20	25	Z34	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.117	S-5-68			Muri		Lischenmoos	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase; die ZPP wurde von der Stimmbevölkerung im September 2020 abgelehnt.							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Muri – Bern Südost (2024-27)	ausreichend	B	8.0			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.2	1.2	5	95	5	UK	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.118	S-5-91			Muri		Gümligen Hofacker II	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Muri – Bern Südost (2024-27)	ausreichend	B	1.1			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.25	0.9	100	0	50	UK	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.119	S-5-95			Muri			Tannental I
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Muri – Bern Südost (2024-27)	ausreichend	B	1.8			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.65	1.0	75	25	0	Z34	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.120				Muri		Vordere Thunstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase; eine Testplanung läuft.							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Muri – Bern Südost (2024-27)	ausreichend	B/C	5.1			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.4	0.9	60	40	40	UK	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.121				Neuenegg, Köniz		Thörishaus Sensemattstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.8			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.65	1.0	75	25	0	UK	Verdichtung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.122	S-5-43			Ostermundigen			Bahnhof
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Baubewilligung erteilt / Verfahren läuft							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	4.1			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	1.0	1.5	0	100		UK	Umstrukturierung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.123	S-5-45			Ostermundigen			Lindendorf II
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Baubewilligung erteilt / Verfahren läuft							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	3.4			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.6	1.1	100	0		UK	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.124	S-5-46			Ostermundigen			Bachweg
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	2.2			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.8	1.5	100	0		UK	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.125	S-5-44			Ostermundigen			Tell
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.1			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	1.1	1.8	20	10	70	UK	Umstrukturierung

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.126	S-5-49			Stettlen		Bernapark	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Teilweise in Realisierung			<ul style="list-style-type: none"> – Realisierung Wohnen in Bestandeszone – Kantonale ÜeO «Schulprovisorium Bernapark» – Revision Ortsplanung: ZPP «Bernapark» 			<ul style="list-style-type: none"> – 2021 – 2022 (Beschluss Kanton) – 2024 (Beschluss Gemeinde) 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	7.4			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-		2.0	50	50	0	AE	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.127				Thurnen		Bahnhofplatz	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase. Es laufen Planungen zur Schaffung der städtebaulichen Grundlagen.							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.0			Zwischenergebnis	– Naturgefahren beachten
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-						ZN	Verdichtung

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.128				Urtenen-Schönbühl			Bahnhof/Gasthof
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.5			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.85	1.2	50	50	20	Z34	Umstrukturierung
4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.129	S-5-50			Vechigen			Kern Boll Süd
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	4.0			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.8	1.2	80	20	30	AE	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.130	S-5-51			Wohlen		Uetligen West	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase. Die Überbauungsordnung befindet sich in Ausarbeitung.			<ul style="list-style-type: none"> - Erlass UeO - Baubewilligungsverfahren 				
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.3			Zwischenergebnis	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-		0.7	70	30	0	AE	Umstrukturierung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.131	S-5-54			Worb		Areal Sägesser (Simag-Areal)	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			<ul style="list-style-type: none"> - Bauvoranfrage - Planungsstudie 			- 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	2.6			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	0.4	0.7	20	80	25	Z34	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.132	S-5-53			Worb			Langenloh
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase			– Planungsstudie			– 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	7.4			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.5	0.7	85	15	25	Z34	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.133	S-5-52			Worb			Rüfenacht West II
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	9.6			Vororientierung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.6	0.7	85	15	25	Z34	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-UV.1.134	S-5-55			Worb			Worb Zentrum	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte			Termine			
Konzeptphase		– Planungsstudien über einzelne Gebiete			– ab 2025			
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Entlastung des Zentrums durch realisierte Umfahrung erzielt.		ausreichend	B/C	53.3			Vororientierung	– Archäologie beachten
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	0.6	0.7	80	20	25	Z34		Verdichtung

4. Generation								A-Horizont	
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort		
BM.S-UV.1.135				Zollikofen			Bernstrasse-Bahnlinie-Kreuzstrasse		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine			
Das Gebiet ist rechtskräftig eingezont (ZPP O). Gesamtkonzept zu Bebauung, Erschliessung und Aussenraumgestaltung liegt vor. Teil-UeO für den südlichen Teil in Erarbeitung («Dreieck Süd»).			– Abschluss Planerlassverfahren zur Teil-UeO «Dreieck Süd»			– Juni 2021			
			– Genehmigung Teil-UeO			– September 2021			
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Zollikofen im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	A/B	3.2			Festsetzung			
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)		
ja	1.0	2.4	50	50	10	UK	Verdichtung		

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-UV.1.136	S-5-59			Zollikofen			Meielen Nord
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Teilweise in Realisierung; UeO für die letzte Bauetappe ist genehmigt.			– Realisierung Bauetappe 2			– 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Zollikofen im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022); LV-Verbindung zum Bahnhof Zollikofen wird realisiert.	ausreichend	A/B	3.8			Festsetzung	– Gebiet liegt im Perimeter des ESP Bahnhof Zollikofen-Münchenbuchsee
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	0.25	2.5	0	100	0	UK	Verdichtung

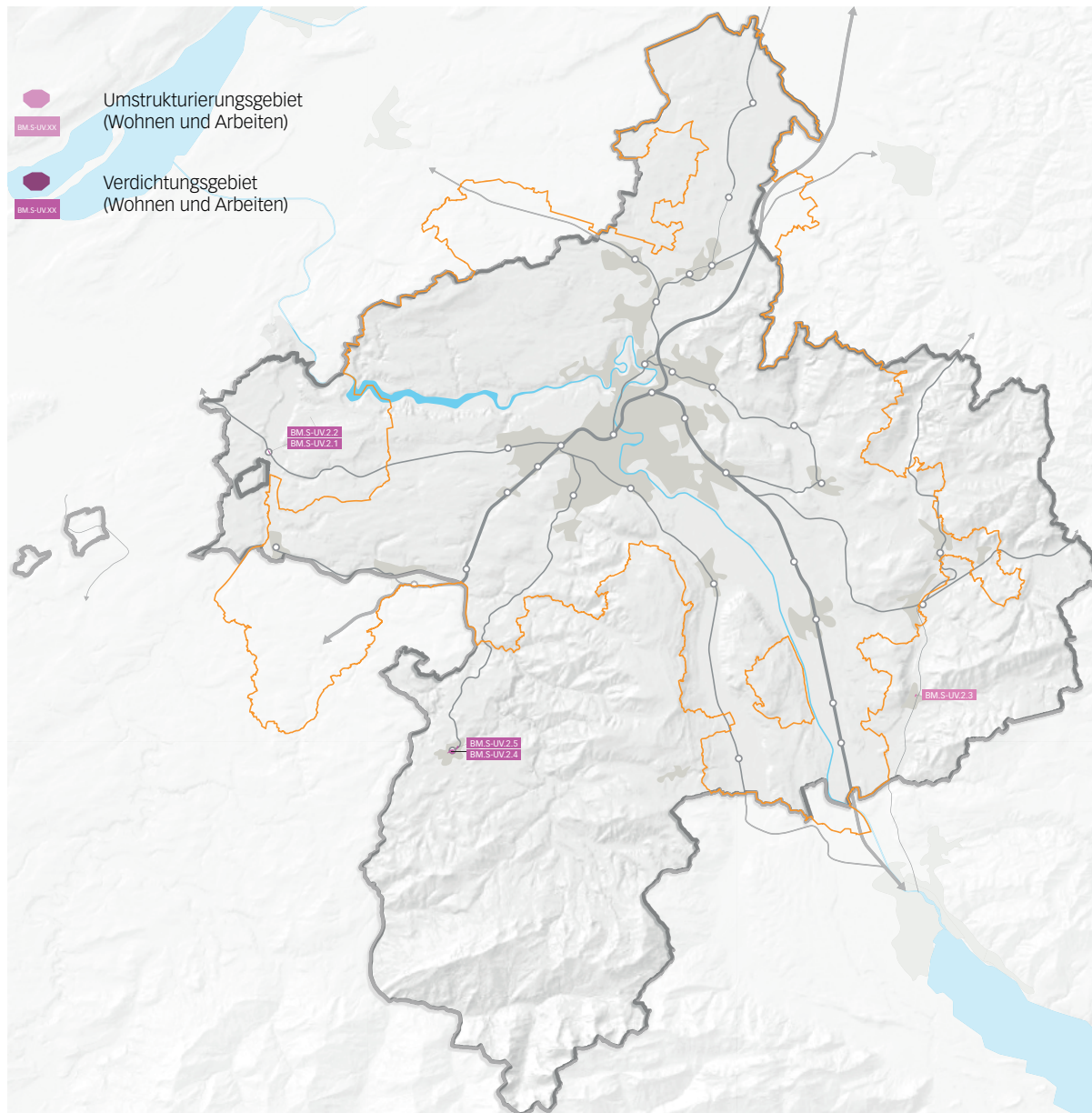
4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.137	S-5-58			Zollikofen		Meielen Süd	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Teilweise in Realisierung							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Zollikofen im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	A/B	1.4			Festsetzung	– Gebiet liegt im Perimeter des ESP Bahnhof Zollikofen-Münchenbuchsee
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
ja	0.5	1.0	0	100	0	UK	Verdichtung

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.1.138				Zollikofen		Webergut	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Konzeptphase; Städtebauliche Studie vorhanden; Gesamtkonzept zur ZPP N «Webergüt» in Erarbeitung.			– Durchführung Planerlassverfahren Teil-UeO Webergut			– Sommer 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Zollikofen im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	2.8			Festsetzung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)
-	1.0	1.4	50	50	10	UK	Umstrukturierung

Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-UV.2	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
S-5		S-UV Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Das Raumplanungsgesetz fordert Massnahmen zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen sowie zur Verdichtung der Siedlungsflächen. Der Richtplan 2030 des Kantons Bern kommt diesem Auftrag mit dem Grundsatz «Innenentwicklung vor Aussenentwicklung» nach und verlangt auch von den Regionen Massnahmen zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen (MB A_07). Dazu gehört in erster Linie das Bezeichnen und Festsetzen von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten im Rahmen der RGSK/AP-Erarbeitung.

Massnahmen und Vorgehen:

1. Als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Es handelt sich dabei um unternutzte, nicht mehr genutzte Gebiete innerhalb des Siedlungskörpers oder gering bebaute Bauzonen mit guter ÖV- und MIV-Erschliessung.

2. Die Gemeinden fördern aktiv und prioritär die Umnutzung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, treiben die Verfügbarkeit voran und stellen die erforderlichen Infrastrukturen zur Verfügung.
3. Entwicklungen im Bestand bedürfen umsichtiger Planungen, welche der Umgebung besonders Rechnung tragen und damit die Akzeptanz der Projekte erhöhen und die Qualität der Siedlungsentwicklung nach innen gewährleisten. Die Gemeinden fördern daher die Realisierung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren nach SIA 142 und 143. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr, Gestaltung und Wohnumfeld sowie deren Einbettung in den angestrebten städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen. Die notwendigen Planänderungsverfahren sind zu veranlassen.
4. Die Gemeinden prüfen im Rahmen ihrer Ortsplanungen mögliche Massnahmen zur qualitätsvollen Verdichtung: Bauliche Verdichtungen haben hinsichtlich Nutzungsmass und Gestaltung so zu erfolgen, dass sie bezüglich Ortsbild und denkmalpflegerischen Aspekten verträglich sind.
5. Die Region überprüft in einem regelmässigen Controlling die Umnutzung von Umstrukturierungsgebieten.
6. Für den Umgang mit leerstehenden Bauernhäusern ausserhalb der Bauzone sind sinnvolle Ansätze zu entwickeln und regional in Abhängigkeit mit den übergeordneten Vorgaben abzustimmen. Die Regionalkonferenz soll zu dieser Thematik eine Haltung entwickeln und diese in weitere Planungen und in die politische Diskussion einfliessen lassen.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Die Identifizierung von Innenentwicklungspotenzialen, im Besonderen von Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzialen, trägt in hohem Masse zu den übergeordneten Zielen der Raumplanung (RPG, Kantonalen Richtplan) und zur Umsetzung des Zukunftsbilds 2040 bei. Brachfallende oder freiwerdende Areale und unternutzte Gebiete sollen aktiviert werden und zu einer besseren Ausnutzung von bereits überbauten und gut mit dem ÖV erschlossenen Siedlungsgebieten beitragen.	Mit der Umnutzung und Weiterentwicklung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und ein Beitrag zur haushälterischen Nutzung des Bodens geleistet. Unter Abstimmung mit dem Verkehr bewirkt die Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet eine Optimierung der Auslastung bestehender Infrastrukturen. Neueinzonungen an standorten mit ungenügender ÖV-Erschliessung können verhindert werden und der Modal Split verbessert sich zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs. Weiter reduzieren sich der Flächenbedarf für neue Infrastrukturen, der Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume sowie die Lärm- und Luftbelastung.
Kosten (Mio CHF) Nicht relevant.	Finanzierungsschlüssel Nicht relevant.
Federführung Standortgemeinden (Nr. 1, 2, 3) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4, 5)	Weitere Beteiligte Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) Regionale Wirtschaftsförderung Kanton (DIJ/AGR) Grundeigentümerschaft

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen**Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:**

- BM.S-Ü.1
 - BM.S-Ü.2
 - Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
 - Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2
 - Massnahmenpakete BM.S-VW.1 und BM.S-VW.2
 - Massnahmenpakete BM.S-VA.1 und BM.S-VA.2
 - Massnahmenpaket BM.S-UV.1
-

Dokumente, Grundlagen

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016
 - Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019
 - Richtplan 2030 Kanton Bern. Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
 - Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2016
 - Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi), Kanton Luzern. 2013
 - Broschüre «Siedlungsentwicklung nach innen. Gute Beispiele aus Berner Gemeinden». Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2014
 - Erfolg mit der Überbauungsordnung. Tipps für Gemeindebehörden für einen problemloseren Umgang mit Überbauungsordnungen in ländlichen Gemeinden. Eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2000
 - Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
 - Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
 - Wohnumfeldqualität und -planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
 - Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007
 - SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
 - Siedlungsverdichtung und -erneuerung in der Agglomeration Chur. Amt für Raumplanung Graubünden. 2014
 - Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005
 - Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
 - Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
 - Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
 - Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein
-

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-UV.2.1	S-5-90			Ferenbalm			Bahnhof Gümmenen	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Konzeptphase								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.0			Vororientierung		
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)	
-			20	80	0	ZN	Umstrukturierung	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-UV.2.2				Mühleberg			Mühleberg Dorf/Steinriesel	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	Nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E/F	2.5			Vororientierung	- Verbesserung ÖV-Erschliessung	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)	
-	0.4	0.8	100	0	30	ZN	Verdichtung	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-UV.2.3				Oberdiessbach			Vogt-Areal	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Konzeptphase								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	0.9			Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> - ISOS beachten - Naturgefahren beachten 	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)	
-	0.45	1.0	0	100	0	ZN	Verdichtung	

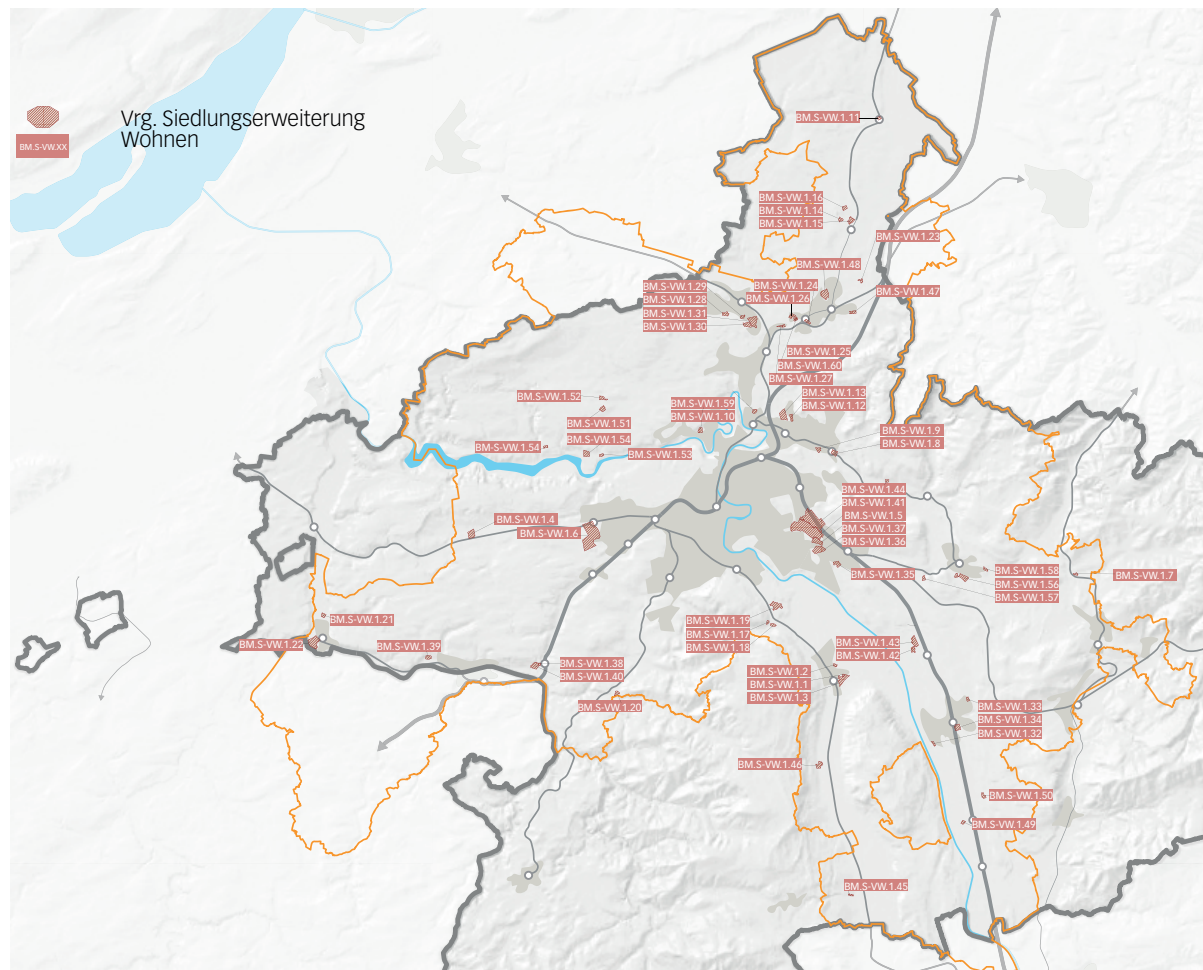
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-UV.2.4	S-5-48			Schwarzenburg			Bahnhof	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Konzeptphase								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	4.2			Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> - ISOS beachten - Naturgefahren (teils blaues Gefahrengebiet durch Hangmuren) beachten 	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)	
-	0.5	0.8	70	30	10	Z34	Umstrukturierung	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt	Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-UV.2.5					Schwarzenburg		Ribimatt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Konzeptphase								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	0.9			Festsetzung	Im Rahmen der kommunalen Planung zu berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> - Naturgefahren beachten - ISOS beachten und Schutzziele definieren 	
Kantonaler ESP	Aktuelle GFZo	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Typ (Umstrukturierung/ Verdichtung)	
-	0	0.8	80	20	30	Z34	Umstrukturierung	

Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen in der Agglomeration Bern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-VW.1	0351.3.136	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S-4		S-VW Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Der Richtplan 2030 des Kantons Bern sieht gezielte Bauzonenerweiterungen unter Berücksichtigung der Zentralität, des Bevölkerungswachstums und der Raumnutzerdichten vor. Analog zur kantonalen Festlegung von Medianwerten werden für die im RGSK 2021 bezeichneten Raumtypen regionale Mediane gebildet, mit denen sich ein theoretischer regionaler Wohnbaulandbedarf von 573 ha ergibt. Die Auswahl und Menge der Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen orientiert sich am theoretischen regionalen Bedarf.

Massnahmen und Vorgehen:

- Als Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Sie erfüllen folgende Anforderungen:
 - Sie sind nicht bebaut und mind. 1 ha gross
 - Sie stehen nicht im Widerspruch zur regionalen Landschaftsplanung.
 - Sie liegen in der Regel in den Zentrumsgemeinden, den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
 - Sie weisen eine zentrale Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet und die Nähe zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs.
 - Sie erfüllen mindestens die ÖV-Gütekategorie «D»
 - Ihre Dimensionierung steht im Verhältnis zur Grösse des vorhandenen Siedlungskörpers.

2. Die Gemeinden fördern die Einzonung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen, indem sie auf der politischen, planerischen (z. B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen. Zudem stellen die Gemeinden die Verfügbarkeit des Baulands sicher (z. B. mittels vertraglichen Bauverpflichtungen und bedingten Einzonungen) und gewährleisten (z. B. durch die Einzonung in eine Zone mit Planungspflicht (ZPP)) eine spätere Realisierung als Wohnschwerpunkt mit qualifizierten Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen. Die Gemeinden entwickeln mit geeigneten Instrumenten Leitbilder und Konzepte, aus denen konkrete Qualitätskriterien für die Entwicklung der Vorranggebiete ableitbar sind. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr, Gestaltung und Wohnumfeld sowie deren Einbettung in den angestrebten städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen.
3. Bei der Entwicklung von regionalen Siedlungserweiterungen mit grossen räumlichen Auswirkungen bzw. in Räumen mit mehreren Vorranggebieten und gemeindeübergreifenden Siedlungserweiterungsgebieten ist eine überkommunale Planung anzustreben (z. B. in Form eines überkommunalen räumlichen Entwicklungskonzepts oder eines Siedlungsrichtplans). Die Regionalkonferenz ist dabei zumindest einzubeziehen – in Absprache mit den Gemeinden ist auch eine aktivere Rolle der Regionalkonferenz denkbar.
4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. BM.S-Ü.2), bei der Initiierung und Erarbeitung überkommunaler räumlicher Entwicklungskonzepte sowie durch die regionale Wirtschaftsförderung.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen liegen aus regionaler Sicht und bezüglich Erschliessung an bevorzugten Entwicklungsstandorten. Ihre Einzonung und spätere Realisierung als Wohnschwerpunkte ist daher im Sinne des aus dem Zukunftsbild 2040 abgeleiteten Zielszenarios sowie einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu fördern.	Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden. Mit der Ausrichtung der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die übergeordneten Grünstrukturen werden wertvolle siedlungsnaher Erholungsflächen erhalten und können zukünftig weiterentwickelt werden.
Kosten (Mio CHF) Nicht relevant.	Finanzierungsschlüssel Nicht relevant.
Federführung Standortgemeinden (Nr. 1, 2, 3) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4)	Weitere Beteiligte Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) Regionale Wirtschaftsförderung Kanton (DIJ/AGR) Grundeigentümerschaft
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:	
<ul style="list-style-type: none"> – BM.S-Ü.2 – Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2 – Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2 – Massnahmenpaket BM.S-VW.2 – Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2 – ÖV-Ü.1.1 	

– ÖV-Ü.1.3

Dokumente, Grundlagen

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016
 - Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019
 - Richtplan 2030 Kanton Bern. Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
 - Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
 - Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
 - Wohnumfeldqualität und –planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
 - Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007
 - SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
 - Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005
 - Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2019
 - Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2019
 - Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
 - Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein
-

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VW.1.1				Belp		Chrütz/Müli I		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Einzonung in Planung			<ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Auflage - Genehmigung 			<ul style="list-style-type: none"> - 2021 - anschliessend 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Belp (2028-31).	ausreichend	C/D	0.7	0.7	ja	Festsetzung	- Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	0.7	100	0	0	Z34			

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.2				Belp			Muracher I	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Einzonung in Planung; ein qualitätssicherndes Verfahren wurde 2018 durchgeführt.			<ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Auflage - Genehmigung - Erarbeitung UeO 			<ul style="list-style-type: none"> - 2021 - anschliessend - anschliessend 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Die MIV-Erschliessung erfolgt über die Rubigenstrasse, für den LV besteht zusätzlich ein Zugang über die Kummenstrasse. Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Belp (2028-31).	ausreichend	C	1.2	1.2	ja	Festsetzung	- Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	1.1	80	0	20	Z34			

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VW.1.3				Belp		Chrütz/Müli II	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Belp (2028-31).	ausreichend	C/D	9.5	9.5	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Naturgefahren beachten
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.9	100	0	0		Z34	

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VW.1.4				Bern		Riedbach	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Laufendes Genehmigungsverfahren			<ul style="list-style-type: none"> – Genehmigung Zonenplanänderung (frühestens gleichzeitig mit Genehmigung RGSK möglich) – Realisierung umgehend ab rechtskräftiger Genehmigung Zonenplan 				
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	nicht ausreichend, Handlungsbedarf ÖV-Erschliessung verbessern. Es wird die ÖV-GK E angestrebt.	Keine	1.0	1.0	ja	Zwischenergebnis	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Verbesserung ÖV-Erschliessung
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.6	90	10	20		Z1	

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.5	S-4-03			Bern			BE-Ost, Teil Bern	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen			<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung Grundlagen zu generellem Projekt - Vorbereitung SR Vortrag mit Chantierentwicklung sowie Stadterweiterung 				<ul style="list-style-type: none"> - Bis 2024 - Sommer 2024 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	47.4	47.4	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis Interessenabwägung FFF - Erschliessung MIV (Anschluss Worbstrasse) - Überkommunale Entwicklung Bern Ost mit Nachbargemeinden (BM.S-VW.1.37 und BM.S-VW.1.41) - Archäologie beachten - Siedlungsprägender Grünraum BM.L-Gr.1.25 	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	1.8	100	0	15	Z1			

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.6	S-4-64			Bern			Bern West	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte					Termine	
Noch keine Abklärungen		– periodische Sondierung Planungsabsichten in Abhängigkeit der Entwicklung Bern Ost						
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	44.2	44.2	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> – Hinweis Interessenabwägung FFF – Hinweis Waldabstand – Landschafts-/Ortsbildschutz – Siedlungsprägender Grünraum BM.L-Gr.1.15 	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	1.8	100	0	15		Z1		

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.7	S-4-04			Biglen			Dättlig I	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte					Termine	
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.2	1.2	nein	Vororientierung		
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.6	85	15	0		ZN		

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VW.1.8	S-4-06			Bolligen		Rörswil	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	B/C	3.8	3.8	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.9	100	0	30		UK	
4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VW.1.9	S-4-05			Bolligen		Rothus II	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	B	2.7	2.7	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.9	50	50	30		UK	

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.10				Bremgarten bei Bern			Fussacker
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			<ul style="list-style-type: none"> - vertiefende Abklärungen im Rahmen der nächsten OP-Revision - planerische Konkretisierung und Umsetzung 			<ul style="list-style-type: none"> - 2025-2030 - 2035-2040 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	2.9	2.9	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis Interessenabwägung FFF - Naturgefahren beachten
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-		100	0	0	AE		

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.11				Fraubrunnen			Hofmatte Süd
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Einzonung in Planung							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.5	1.5	nein	Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> - Naturgefahren beachten - Archäologie beachten
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.8	70	30	0	AE		

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VW.1.12	S-4-12			Ittigen		ZPP M «Chasseralstrasse»		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
<p>Einzonung in Planung. Die Einzonung ist Teil der Teilortsplanungsrevision Phase II ab 2020. Die Nutzungsmasse und Grünflächenanteile werden im Rahmen der Teilortsplanungsrevision neu definiert.</p>								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	2.6	2.6	ja	Festsetzung		
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	1.0	95	5	0		UK		

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VW.1.13	S-4-11			Ittigen		ZPP L «Ittigenfeld»	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
<p>Einzonung in Planung. Die Einzonung ist Teil der Teilortsplanungsrevision Phase II ab 2020. Die Nutzungsmasse und Grünflächenanteile werden im Rahmen der Teilortsplanungsrevision neu definiert.</p>							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	6.9	6.9	ja	Festsetzung	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-	1.0	100	0	0	UK		

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VW.1.14				Jegenstorf		Zuzwilstrasse		
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine		
Noch keine Abklärungen		<ul style="list-style-type: none"> - Bauernhofzone, Anfragen Eigentümer - Einzonung Ortsplanungsrevision 				<ul style="list-style-type: none"> - ab sofort - 2025 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	1.2	1.2	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis Interessenabwägung FFF - Archäologie beachten 	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.8	95	5	0		AE		

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VW.1.15	S-4-13			Jegenstorf		Brüggacker		
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine		
Noch keine Abklärungen		<ul style="list-style-type: none"> - Sondierungsgespräche Eigentümer - Einzonung Ortsplanungsrevision 				<ul style="list-style-type: none"> - 2021 - 2025 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	4.0	4.0	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis Interessenabwägung FFF - Abhängigkeit zum RBS-Bahnhof - Archäologie beachten 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.8	80	20	30		AE		

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.16				Jegenstorf			Im Staffel	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen			<ul style="list-style-type: none"> - Sondierungsgespräche Eigentümer - Einzonung Ortsplanungsrevision 			<ul style="list-style-type: none"> - 2021 - 2025 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	2.5	2.5	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis Interessenabwägung FFF - Verbesserung ÖV-Erschliessung 	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.7	95	5	0		AE		

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VW.1.17				Kehrsatz		Riedli	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Einzonung in Planung			<ul style="list-style-type: none"> - Sondierungsgespräche Eigentümer - Einzonung Ortsplanungsrevision 			<ul style="list-style-type: none"> - 2021 - 2025 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden; mit der Verlegung der Zimmerwaldstrasse (2024-27) und Neukonzeption Umfahrungsstrasse (2028-31) durch den Kanton wird die Erschliessung verbessert; im Perimeter Verkehrsmanagement Wabern – Bern Süd (2024-27).	ausreichend	C	1.1	1.1	ja	Festsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.8	100	0	30	AE		

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VW.1.18	S-4-67			Kehrsatz		Chilchacher		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Neukonzeption Verkehr durch Verlegung Zimmerwaldstrasse; Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend.	ausreichend	B	2.0	2.0	nein	Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> - BM.MIV-E.1 Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse - BM.MIV-E.2 Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.8	90	10	40		AE		

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VW.1.19	S-4-14			Kehrsatz		Bleikematt I		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	8.7	8.7	ja	Festsetzung		
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	1.2	80	20	40		AE		

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.20				Köniz			Haltenrain Niederscherli	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Konzeptphase			– Einzonung im Rahmen der laufenden OPR (Genehmigung AGR 2020 erwartet)					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	2.0	2.0	ja	Festsetzung	– Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.8	85	15	0		UK		

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.21	S-4-26			Laupen			Hirsried Wohnüberbauung	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	2.2	2.2	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Verbesserung ÖV-Erschliessungsgüteklasse – Gebiet ist vorgeprüft	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.7	100	0	10		Z34		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.22	S-4-24			Laupen			Bösingerfeld
Stand der Planung		Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C/D	13.6	13.6	ja	Zwischenergebnis	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Archäologie beachten
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.7	100	0	10		Z34	

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.23	S-4-68			Mattstetten			Mattstetten Dorf
Stand der Planung		Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen		<ul style="list-style-type: none"> – Prüfung in nächster Gesamtrevision OP – Verbesserung ÖV-Erschliessung generell mit regionalem Angebotskonzept prüfen 			– ab 2025		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	1.4	1.4	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.8	50	50	0		ZN	

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VW.1.24	S-4-29			Moosseedorf		Moosbühl	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Einzonug in Planung (ZPP Nr. 6); 2.2 ha sollen im Rahmen der Ortsplanungsrevision eingezont werden.			– Genehmigung Ortsplanungsrevision			– Mitte 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verträglichkeitsprobleme auf den Hauptachsen zu Stosszeiten durch Stau im Übergangsbereich zur Nationalstrasse: Gemeinde und ASTRA visieren aktiv Verbesserungen mit Massnahmen an	ausreichend	B	2.2	2.2	ja	Festsetzung	<ul style="list-style-type: none"> – Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS – Angrenzend ist eine ZöN mit naturnaher Parkanlage und der Revitalisierung des Moosmattbachs geplant.
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-	1.2	50	0	50	Z34		

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VW.1.25				Moosseedorf		Nassegasse I	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Einzonug in Planung; 0.6 ha sollen im Rahmen der Ortsplanungsrevision eingezont werden.			– Genehmigung Ortsplanungsrevision			– Mitte 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verträglichkeitsprobleme auf den Hauptachsen zu Stosszeiten, Moosseedorf ist im Perimeter zum Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	0.6	0.6	nein	Festsetzung	– Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-	1.0	90	0	10	Z34		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.26	S-4-28			Moosseedorf			Äbnit/Bifang
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	3.3	3.3	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	1.0	70	30	10		Z34	

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.27	S-4-82			Moosseedorf			Loupenacher
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	2.0	2.0	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	1.0	55	45	10		Z34	

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.28				Münchenbuchsee			Bodenacker	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Münchenbuchsee im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C/D	3.0	3.0	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-		100	0	0		Z34		

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.29	S-4-34			Münchenbuchsee			Kipfgasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Münchenbuchsee im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	1.1	1.1	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Erhaltungszone/Ortsbilschutzgebiet beachten (Obstgarten im Inventar)	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.7	100	0	0		Z34		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.30	S-4-35			Münchenbuchsee			Laubberg
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Münchenbuchsee im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	4.8	4.8	ja	Zwischenergebnis	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.7	50	50	0	Z34		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.31	S-4-33			Münchenbuchsee			Unterfeld
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Münchenbuchsee im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	10.0	10.0	ja	Zwischenergebnis	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.7	100	0	0	Z34		

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VW.1.32				Münsingen		Im Stock		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Einzonung in Planung im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision			<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigung Ortsplanungsrevision - Ausarbeitung UeO 			<ul style="list-style-type: none"> - Ende 2021 - ab 2022 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.3	1.3	evtl.	Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis Interessenabwägung FFF - Naturgefahren beachten - Waldabstand beachten 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	0.7	100	0	0	Z34			

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VW.1.33				Münsingen		Chrützwegacker		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen			<ul style="list-style-type: none"> - Vorläufig keine Einzonung - Prüfung Einzonung 			<ul style="list-style-type: none"> - ab 2030 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	1.3	1.3	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis Interessenabwägung FFF 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	0.7	100	0	0	Z34			

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.34	S-4-36			Münsingen			Ochsematte
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen		<ul style="list-style-type: none"> - Vorläufig keine Einzonung - Prüfung Einzonung 				- ab 2030	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	4.6	4.6	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis Interessenabwägung FFF - Archäologie beachten
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-		70	0	30	Z34		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.35	S-4-69			Muri			Gümligenmoos
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Muri – Bern Südost (2024-27)	ausreichend	C	4.0	4.0	tw.	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis Interessenabwägung FFF - Erschliessung MIV (Anschluss Muri)
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.9	80	20	50	UK		

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.36	S-4-38			Muri			Schürmatt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Muri – Bern Südost (2024-27)		ausreichend	B	9.9	9.9	ja	Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> – Hinweis Interessenabwägung FFF – Ortsbild beachten
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	1.1	80	20	40	UK			

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VW.1.37	S-4-41			Muri		BE-Ost, Teil Muri		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Muri – Bern Südost (2024-27)	ausreichend	C	7.4	7.4	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> – Hinweis Interessenabwägung FFF – BM.MIV-Nat.6 Bern Wankdorf – Muri, Bypass Ost (Teilbereich: Umnutzung altes Trasse A6) – Überkommunale Entwicklung Bern Ost mit Nachbargemeinden (BM.S-VW.1.5 und BM.S-VW.1.41) – Archäologie beachten – Siedlungsprägender Grünraum BM.L-Gr.1.25 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	0.9	60	40	50	UK			

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VW.1.38	S-4-42			Neuenegg		Thörishaus Talstrasse I		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Einzonung in Planung								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verträglichkeitsprobleme auf den Hauptachsen zu Stosszeiten: Kanton sieht Massnahmen zur Aufwertung vor (2028-31).	ausreichend	B	0.8	0.8	ja	Festsetzung	<ul style="list-style-type: none"> – Interessenabwägung FFF – Hochwasserschutzmassnahmen in Umgebung erforderlich – Lärmschutz 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	1.5	75	25	0	Z34			

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VW.1.39	S-4-43			Neuenegg		Louelemoos		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	2.9	2.9	ja	Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> – Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	0.9	90	10	20	Z34			

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VW.1.40	S-4-42			Neuenegg		Thörishaus Talstrasse II		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verträglichkeitsprobleme auf den Hauptachsen zu Stosszeiten: Kanton sieht Massnahmen zur Aufwertung vor (2028-31).	ausreichend	B	5.5	5.5	ja	Zwischenergebnis	- Hinweis Interessenabwägung FFF	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	1.5	75	25	0	Z34			

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VW.1.41	S-4-45			Ostermundigen		BE-Ost, Teil Ostermundigen		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	Nur teilweise ausreichend, Handlungsbedarf	D/E	36.3	36.3	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis Interessenabwägung FFF - Verbesserung ÖV- und MIV-Erschliessung (Anschluss Worbstrasse) - Archäologie beachten - Siedlungsprägender Grünraum BM.L-Gr.1.25 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	0.9	80	20	0	UK			

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.42	S-4-49			Rubigen			Zunacher III
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Einzonung einer Teilparzelle (1.1 ha) in Planung			– Öffentliche Auflage OP-Revision			– 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Erschliessung erfolgt ab der Kantonsstrasse; autofreie Gestaltung des Areals	ausreichend	C	2.9	2.9	ja	Festsetzung	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-	1.0	90	10	0	AE		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.43	S-4-48			Rubigen			Hölzliacher
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Kapazitätsprobleme auf den Hauptachsen zu Stosszeiten (u.a. nachgelagerter Effekt aus Stau in Münsingen); Kapazitäten im Rahmen der weiteren Projektentwicklung nachzuweisen	ausreichend	C/D	6.7	6.7	ja	Festsetzung	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.7	50	50	0	AE		

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.44	S-4-52			Stettlen			Bernstrasse Nord
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	1.3	1.3	ja	Vororientierung	– Interessenabwägung FFF – Ortsbild
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-	1.0	100	0	0	AE		

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.45	S-4-32			Thurnen			Mühlethurnen
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C/D	1.1	1.1	ja	Zwischenergebnis	– Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-		100	0	0	ZN		

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.46	S-4-53			Toffen			Grossmatt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	4.7	4.7	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis Interessenabwägung FFF - Grundwasserfassung auf Areal - Naturgefahren 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.7	100	0	0		AE		

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.47	S-4-71			Urtenen-Schönbühl			Holzmatt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	2.4	2.4	ja	Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis Interessenabwägung FFF 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.8	90	10	30		Z34		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.48	S-4-54			Urtenen-Schönbühl			Reckholder
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	8.9	8.9	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Archäologie beachten – Erschliessung MIV
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.6	90	10	30		Z34	

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.49	S-4-56			Wichtrach			Baumrüti
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	1.7		ja	Zwischenergebnis	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	1.2	80	20	15		AE	

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.50	S-4-72			Wichtrach			Fuhrenweg
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	2.5	2.5	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Archäologie beachten
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.8	80	20	20		Z34	

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.51	S-4-74			Wohlen			Südlich Schulanlage
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	3.7	3.7	ja	Zwischenergebnis	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	1.0	100	0	0		AE	

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.52	S-4-73			Wohlen			Areal Hubacher
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Einzonung in Planung							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	4.0	4.0	ja	Festsetzung	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-		95	5	0		AE	

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.53	S-4-59			Wohlen			Schulgasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.0	1.0	ja	Festsetzung	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	1.2	90	10	0		AE	

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.54	S-4-58			Wohlen			Stägmatt
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.2	1.2	ja	Festsetzung	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	1.0	90	10	0		AE	

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VW.1.55	S-4-88			Wohlen			Kappelenfeld
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	5.0	5.0	ja	Vororientierung	– Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK	
-	0.9	50	50	0		AE	

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VW.1.56	S-4-60			Worb		Bächumatt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Planungsstudie – Planerlassverfahren			– 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Entlastung des Zentrums durch realisierte Umfahrung erzielt, inkl. Sanierung Richigenstrasse.	ausreichend	C/D	7.5	7.5	ja	Festsetzung	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.7	80	20	25	Z34		

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VW.1.57	S-4-75			Worb		Alpacher	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Planungsstudie			– 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.7	1.7	ja	Festsetzung	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.7	80	20	25	Z34		

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.58	S-4-76			Worb			Lindhaldenstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen			– Planungsstudie			– 2025		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	1.6	1.6	nein	Vororientierung		
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.7	80	20	25		Z34		

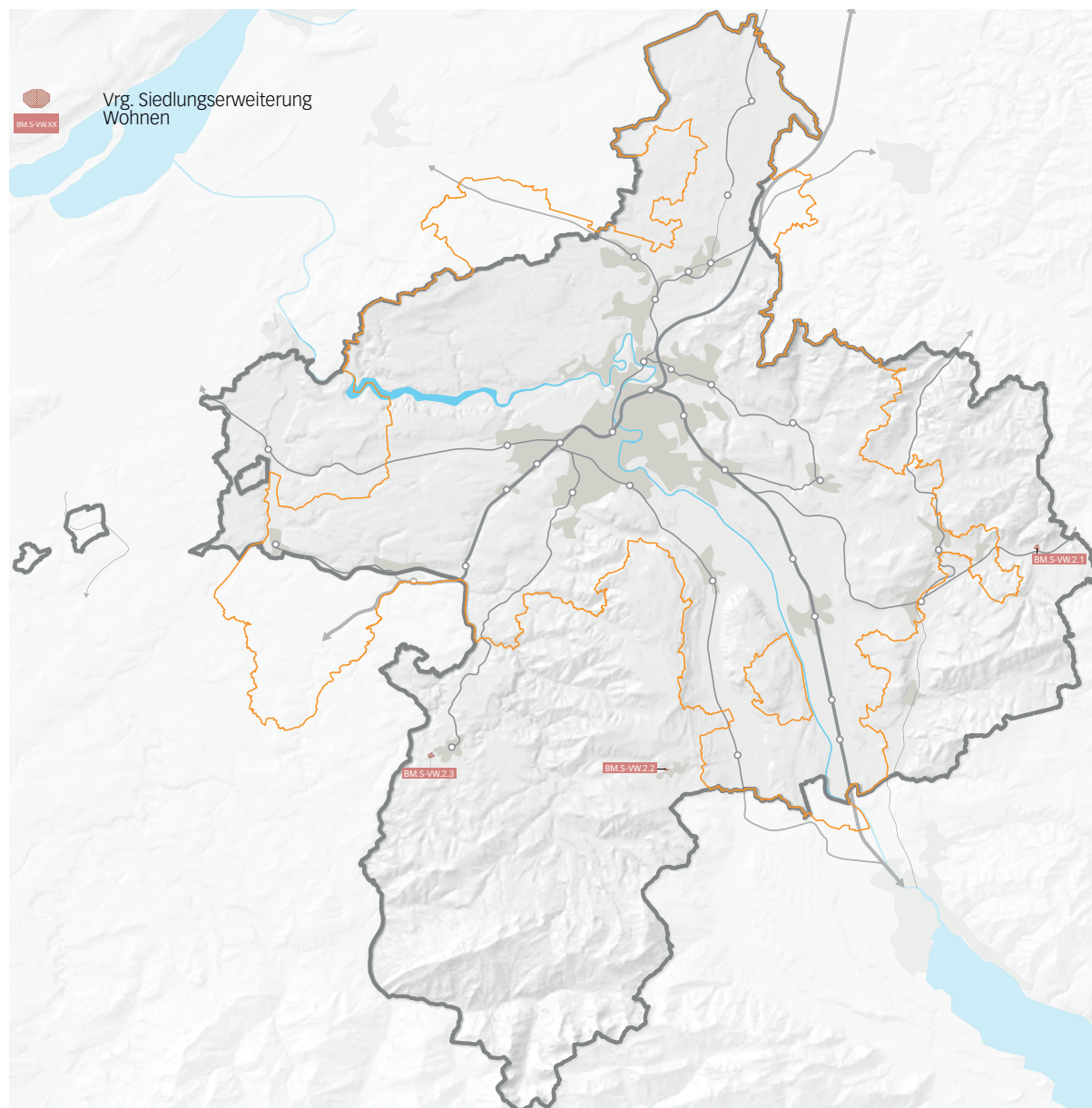
4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.59	S-4-77			Zollikofen			Steinibachgrube	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen			– Planungsstudie			– 2025		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Zollikofen im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	B	2.5	2.5	nein	Festsetzung		
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.9	100	0	0		UK		

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.1.60				Moosseedorf			Nassegasse II	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verträglichkeitsprobleme auf den Hauptachsen zu Stosszeiten, Moosseedorf ist im Perimeter zum Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	0.8	0.8	nein	Festsetzung	– Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
-	1.0	90	0	10	Z34			

Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-VW.2	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
S-4		S-VW Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Der Richtplan 2030 des Kantons Bern sieht gezielte Bauzonenerweiterungen unter Berücksichtigung der Zentralität, des Bevölkerungswachstums und der Raumnutzerdichten vor. Analog zur kantonalen Festlegung von Medianwerten werden für die im RGSK 2021 bezeichneten Raumtypen regionale Mediane gebildet, mit denen sich ein theoretischer regionaler Wohnbaulandbedarf von 573 ha ergibt. Die Auswahl der Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen orientiert sich am theoretischen regionalen Bedarf.

Massnahmen und Vorgehen:

1. Als Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Diese weisen ähnlich gute Eigenschaften bezüglich Lage wie die regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte auf und berücksichtigen die übergeordneten Landschaftsräume gemäss Zukunftsbild. Sie erfüllen folgende Anforderungen:

- Sie sind nicht bebaut und mind. 1 ha gross
 - Sie stehen nicht im Widerspruch zur regionalen Landschaftsplanung.
 - Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
 - Sie weisen eine zentrale Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet und die Nähe zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs.
 - Sie erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse «D»
 - Ihre Dimensionierung steht im Verhältnis zur Grösse des vorhandenen Siedlungskörpers.
2. Die Gemeinden fördern die Einzonung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen, indem sie auf der politischen, planerischen (z. B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen. Zudem stellen die Gemeinden die Verfügbarkeit des Baulands sicher (z. B. mittels vertraglichen Bauverpflichtungen und bedingten Einzonungen) und gewährleisten (z. B. durch die Einzonung in eine Zone mit Planungspflicht (ZPP)) eine spätere Realisierung als Wohnschwerpunkt mit qualifizierten Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen. Die Gemeinden entwickeln mit geeigneten Instrumenten Leitbilder und Konzepte, aus denen konkrete Qualitätskriterien für die Entwicklung der Vorranggebiete ableitbar sind. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr, Gestaltung und Wohnumfeld sowie deren Einbettung in den angestrebten städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen.
 3. Bei der Entwicklung von regionalen Siedlungserweiterungen mit grossen räumlichen Auswirkungen bzw. in Räumen mit mehreren Vorranggebieten und gemeindeübergreifenden Siedlungserweiterungsgebieten ist eine überkommunale Planung anzustreben (z. B. in Form eines überkommunalen räumlichen Entwicklungskonzepts oder eines Siedlungsrichtplans). Die Regionalkonferenz ist dabei zumindest einzubeziehen – in Absprache mit den Gemeinden ist auch eine aktivere Rolle der Regionalkonferenz denkbar.
 4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. BM.S-Ü.2), bei der Initiierung und Erarbeitung überkommunaler räumlicher Entwicklungskonzepte sowie durch die regionale Wirtschaftsförderung.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen liegen aus regionaler Sicht und bezüglich Erschliessung an bevorzugten Entwicklungsstandorten. Ihre Einzonung und spätere Realisierung als Wohnschwerpunkte ist daher im Sinne des aus dem Zukunftsbild 2040 abgeleiteten Zielszenarios sowie einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu fördern.	Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.
	Mit der Ausrichtung der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die übergeordneten Grünstrukturen werden wertvolle siedlungsnahe Erholungsflächen erhalten und können zukünftig weiterentwickelt werden.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.
Federführung	Weitere Beteiligte
Standortgemeinden (Nr. 1, 2, 3) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4)	Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) Regionale Wirtschaftsförderung Kanton (DIJ/AGR) Grundeigentümerschaft

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen**Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:**

- BM.S-Ü.2
- Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
- Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2
- Massnahmenpaket BM.S-VW.2
- Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2
- ÖV-Ü.1.1
- ÖV-Ü.1.3

Dokumente, Grundlagen

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016
 - Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019
 - Richtplan 2030 Kanton Bern. Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
 - Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
 - Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
 - Wohnumfeldqualität und –planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
 - Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007
 - SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
 - Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005
 - Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2019
 - Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2019
 - Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
 - Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein
-

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.2.1	S-4-07			Bowil			Oberhofen	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Einzonung in Planung								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	3.5	3.5	ja	Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> – Hinweis Interessenabwägung FFF – Ortsbild muss speziell beachtet werden 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.5	80	20	10		ZN		

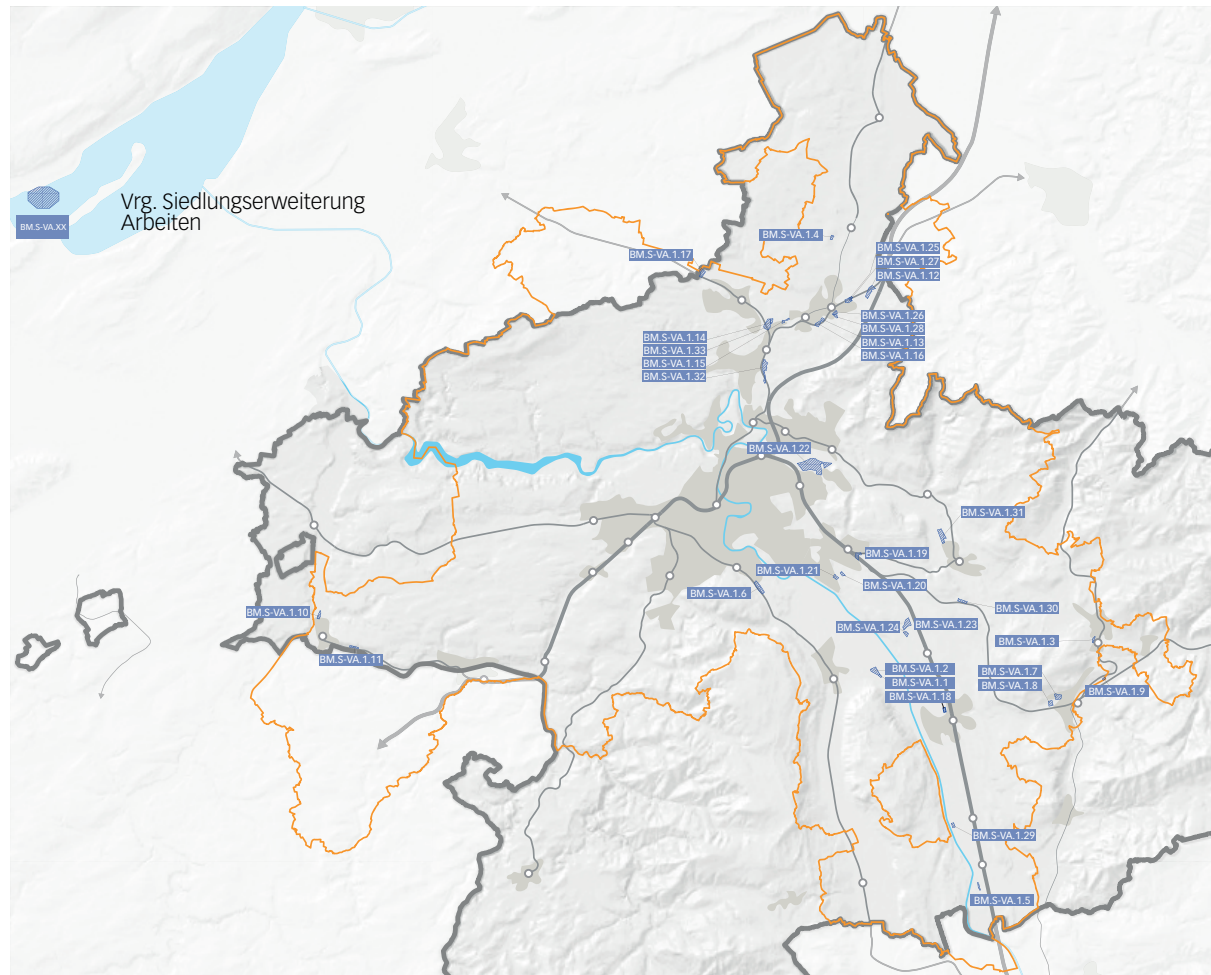
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.2.2	S-4-46			Riggisberg			Schwarzenburgstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	Nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	1.1	1.1	nein	Vororientierung	– Verbesserung ÖV-Erschliessung	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.5	90	10	30		Z34		

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VW.2.3	S-4-70			Schwarzenburg			Voremburg	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Aktuell sind Vorabklärungen im Gange.								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	Nicht ausreichend, Handlungsbedarf	Keine	4.0	4.0	tw.	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung ÖV-Erschliessung - Interessenabwägung FFF 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)		Raumtyp gemäss RGSK		
-	0.8	80	20	20		Z34		

Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten in der Agglomeration Bern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-VA.1	0351.3.136	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S-4		S-VA Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Der Richtplan 2030 des Kantons Bern sieht gezielte Bauzonenerweiterungen unter Berücksichtigung der Zentralität, des Bevölkerungswachstums und der Raumnutzerdichten vor. Analog zur kantonalen Festlegung von Medianwerten werde für die im RGSK 2021 bezeichneten Raumtypen regionale Mediane gebildet, mit denen sich ein theoretischer regionaler Wohnbaulandbedarf von 573 ha ergibt. Die Auswahl der Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten orientiert sich am theoretischen regionalen Bedarf.

Massnahmen und Vorgehen:

- Als Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Sie erfüllen folgende Anforderungen:

Vorranggebiet Arbeiten DL

- Sie sind nicht bebaut und mind. 1 ha gross
- Sie stehen nicht im Widerspruch zur regionalen Landschaftsplanung.
- Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden gemäss BM.S-Ü.1
- Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.
- Ihre Dimensionierung steht im Verhältnis zur Grösse des vorhandenen Siedlungskörpers.

- Sie erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse D
- Bei standortgebundenen Erweiterungen bestehender Betriebe wird auf die ÖV-Güteklasse D verzichtet, sofern bestehende Betriebe «D» erfüllen.

Vorranggebiet Arbeiten IG

- Sie sind nicht bebaut und mind. 1 ha gross
- Sie stehen nicht im Widerspruch zur regionalen Landschaftsplanung.
- Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
- Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.
- Sie verfügen über eine direkte Anbindung ans regionale Basisnetz MIV
- Die erforderliche ÖV-Güteklasse richtet sich nach der Nutzung. (mit/ohne erheblichem Pendler-/ Publikumsverkehr)

2. Die Gemeinden fördern die Einzonung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen, indem sie auf der politischen, planerischen (z. B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen. Zudem stellen die Gemeinden die Verfügbarkeit des Baulands sicher (z. B. mittels vertraglichen Bauverpflichtungen und bedingten Einzonungen) und gewährleisten (z. B. durch die Einzonung in eine Zone mit Planungspflicht (ZPP)) eine spätere Realisierung als Wohnschwerpunkt mit qualifizierten Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen. Die Gemeinden entwickeln mit geeigneten Instrumenten Leitbilder und Konzepte, aus denen konkrete Qualitätskriterien für die Entwicklung der Vorranggebiete ableitbar sind. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem LV, Gestaltung und Wohnumfeld sowie deren Einbettung in den angestrebten städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen.
3. Bei der Entwicklung von regionalen Siedlungserweiterungen mit grossen räumlichen Auswirkungen bzw. in Räumen mit mehreren Vorranggebieten und gemeindeübergreifenden Siedlungserweiterungsgebieten ist eine überkommunale Planung anzustreben (z. B. in Form eines überkommunalen räumlichen Entwicklungskonzepts oder eines Siedlungsrichtplans). Die Regionalkonferenz ist dabei zumindest einzubeziehen – in Absprache mit den Gemeinden ist auch eine aktivere Rolle der Regionalkonferenz denkbar.
4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. BM.S.2), bei der Initiierung und Erarbeitung überkommunaler räumlicher Entwicklungskonzepte sowie durch die regionale Wirtschaftsförderung.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen liegen aus regionaler Sicht und bezüglich Erschliessung an bevorzugten Entwicklungsstandorten. Ihre Einzonung und spätere Realisierung als Wohnschwerpunkte sind daher im Sinne des aus dem Zukunftsbild 2040 abgeleiteten Zielszenarios sowie einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu fördern.	Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.
	Mit der Ausrichtung der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die übergeordneten Grünstrukturen werden wertvolle siedlungsnahe Erholungsflächen erhalten und können zukünftig weiterentwickelt werden.

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.
Federführung	Weitere Beteiligte
Standortgemeinden (Nr. 1, 2, 3)	Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)
Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4)	Regionale Wirtschaftsförderung Kanton (DIJ/AGR) Grundeigentümerschaft

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:

- BM.S-Ü.1
- BM.S-Ü.2
- Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
- Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2
- Massnahmenpakete BM.S-VW.1 und BM.S-VW.2
- Massnahmenpakete BM.S-VA.2
- Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2
- BM.S-Ü.4
- ÖV.Ü-1.1
- ÖV.Ü-1.3

Dokumente, Grundlagen

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016
- Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019
- Richtplan 2030 Kanton Bern. Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
- Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
- Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
- Wohnumfeldqualität und -planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
- Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007
- SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
- Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005
- Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
- Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
- Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
- Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.1	S-4-78			Belp			Viehweid Nord I
Stand der Planung		Umsetzungsschritte			Termine		
Einzonung in Planung.		<ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Auflage - Genehmigung AGR 			<ul style="list-style-type: none"> - 2021 - anschliessend 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Belp (2028-31)	Prüfung Taktverdichtung der Buslinie 160 («Tangento»).	E	1.0	1.0	ja	Festsetzung	- Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	0.7	0	100	0	Z34	Industrie/Gewerbe	

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.2	S-4-78			Belp			Viehweid Nord II
Stand der Planung		Umsetzungsschritte			Termine		
Konzeptphase; im Richtplan Siedlung vermerkt, Einzonung zu einem späteren Zeitpunkt.							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Belp (2028-31)	Prüfung Taktverdichtung der Buslinie 160 («Tangento»).	E	7.4	7.4	ja	Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> - Interessenabwägung FFF - Verbesserung ÖV-Erschliessung - Abstimmung mit Landschaftsschutz - Naturgefahren (Überschwemmung) beachten
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	0.7	0	100	0	Z34	Industrie/Gewerbe	

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.3	S-4-10			Grosshöchstetten			Trogmatt
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Einzonung in Planung; Genehmigtes Raumentwicklungskonzept liegt vor.			– Einzonung im Rahmen der OP-Revision			– 2023	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich vorhanden; auf der Kantonsstrasse wird eine leichte Mehrbelastung erwartet	ausreichend	C/D	1.4	1.4	ja	Festsetzung	– Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	0.6	40	60	0	AE	Gewerbe/Dienstleistung	

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.4				Jegenstorf			Bernfeld
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			– Anfrage Coop-Gruppe zur Erweiterung bestehender Standort, Klärung Entwicklungsabsicht			– 2021	
			– Einzonung Ortsplanungsrevision			– 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C/D	1.5	1.5	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Archäologie beachten
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	1.0	0	100	0	AE	Industrie/Gewerbe	

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VA.1.5	S-4-16			Kiesen		Dammacker	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C/D	1.3	1.3	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK		Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)
-	0.8	0	100	0	ZN		

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VA.1.6	S-4-21			Köniz		Wabern, Balsigergut		
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine		
Konzeptphase		<ul style="list-style-type: none"> - Einzonung (Mischnutzung in ZPP) mit vorgängigem qualitätssichernden Verfahren - Erlass von Teil-UeOs 				<ul style="list-style-type: none"> - 2020-2025 - 2025-2035 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; abzustimmen mit Sanierung Seftigenstrasse (BM.MIV-Auf.4.1). Wabern im Perimeter Verkehrsmanagement Wabern-Bern Süd (Inbetriebnahme 2024-2027).	ausreichend	C	8.0	8.0	nein	Festsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - BM.ÖV-Ort.6.1 Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten) - BM.ÖV-Nat.4 BLS, Haltestelle Kleinwabern (0351.3.040) - Bern, Verlängerung Tramlinie 9 bis Kleinwabern (0351.3.058) - BM.MIV-Auf.4.1 Köniz, Sanierung Seftigenstrasse, Tramwendeschlaufe Kleinwabern bis Kreisel Kehrsatz Nord - BM.NM-VM.1.2 Köniz, Verkehrsmanagement Wabern-Bern Süd - tw. Abhängigkeit mit BM.S-SW.1.12 Nesslerenweg / METAS 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)		
-	1.1	50	50	40	UK			

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VA.1.7	S-4-80			Konolfingen		Nestlé Nord		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Einzonung in Planung			– Einzonung			– offen		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	4.8	4.8	ja	Zwischenergebnis	– Hinweis Interessenabwägung FFF	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)		
-		0	100	0	Z34			

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VA.1.8				Konolfingen		Ursälenmoos/Tonisbach		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Konzeptphase			– Genehmigung Richtplan Raumentwicklung durch AGR			– 2021		
			– Bewerbung Interessenten			– nachfolgend		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B/C	3.2	3.2	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)		
-		0	100	0	Z34	Industrie/Gewerbe		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.9				Konolfingen			Cheer/Emmentalstrasse
Stand der Planung		Umsetzungsschritte			Termine		
Konzeptphase		– Genehmigung Richtplan Raumentwicklung durch AGR			– 2021		
		– Bewerbung Interessenten			– nachfolgend		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	Nicht ausreichend, Handlungsbedarf	Keine	1.3	1.3	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Verbesserung ÖV-Erschliessung – Naturgefahren beachten
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-		0	100	0	Z34	Industrie/Gewerbe	

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.10	S-4-25			Laupen			Hirsried
Stand der Planung		Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen		– Genehmigung Richtplan Raumentwicklung durch AGR			– 2021		
		– Bewerbung Interessenten			– nachfolgend		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	Nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	2.7	2.7	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Verbesserung ÖV-Erschliessung
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	0.7	0	100	10	Z34		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.11	S-4-93			Laupen			Oberau West
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen		<ul style="list-style-type: none"> Genehmigung Richtplan Raumentwicklung durch AGR Bewerbung Interessenten 				<ul style="list-style-type: none"> 2021 nachfolgend 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	Nicht ausreichend, Handlungsbedarf	Keine	2.0	2.0	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> Hinweis Interessenabwägung FFF Verbesserung ÖV-Erschliessung Waldabstand beachten
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	0.7	0	100	10	Z34		

4. Generation		B-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.12				Mattstetten			Silbersboden
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Machbarkeitsstudie		<ul style="list-style-type: none"> Machbarkeitsstudie zur Verlagerung des Kieswerks von Hindelbank nach Mattstetten Zonenplanänderung / Einzonung in UeO oder Arbeitszone 					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	E	4.0	4.0	Ja, 1.7	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> Hinweis Interessenabwägung FFF Waldabstand beachten
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-		0	100	0	ZN	Industrie/Gewerbe	

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VA.1.13	S-4-31			Moosseedorf		Burgermoos	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Einzonung in Planung			– Genehmigung Teilrevision Ortsplanung			– Ende 2020	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.2	1.2	nein	Festsetzung	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	3.1	5	95	10	Z34		

4. Generation		A-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VA.1.14	S-4-27			Moosseedorf		Sederfeld/Lochacher I	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Einzonung in Planung			– Einzonung von 1.3 ha im Rahmen der Ortsplanungsrevision – Einzonung Restfläche evtl. zu einem späteren Zeitpunkt			– anfangs 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	Handlungsbedarf; Gemeinde und Gewerbe planen Mobilitätsmanagement-Massnahmen	Keine	1.3	1.3	ja	Festsetzung	– Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	4.1	5	95	10	Z34		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.15				Moosseedorf			Seedorffeld/Lochacher
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	1.3	1.3	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	0.7	0	100	0	Z34		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.16	S-4-81			Moosseedorf			Moos West
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen			<ul style="list-style-type: none"> – 0.23 ha werden im Rahmen der Ortsplanungsrevision eingezont – Einzonung Restfläche zu einem späteren Zeitpunkt 			<ul style="list-style-type: none"> – Anfangs 2021 – offen 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	2.0	2.0	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Archäologie beachten
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	2.2	30	70	10	Z34		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VA.1.17	S-4-83			Münchenbuchsee		Buechlimatt Deponie	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Münchenbuchsee im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	Nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E/Keine	4.6	4.6	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> – Hinweis Interessenabwägung FFF – Verbesserung ÖV-Erschliessung – Altlasten
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	0.7	0	100	0	Z34	Industrie/Gewerbe	

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VA.1.18				Münsingen		Hunzigenstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Anfrage Gewerbebetrieb für standortgebundene Betriebsweiterung			<ul style="list-style-type: none"> – Abklärungen aufgrund sensibler Lage mit kantonalen Fachstellen – Einzonung 			<ul style="list-style-type: none"> – ab 2022 – ab 2030 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	B	1.0	1.0	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
	0.7	0	100	0	Z34	Industrie/Gewerbe	

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.19	S-4-39			Muri			Gümligen Hofacker
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Muri – Bern Südost (2024-27)	ausreichend	B	3.4	3.4	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Archäologie beachten
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
	0.8	20	80	30	UK	Dienstleistung	

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.20	S-4-37			Muri			Gümligenfeld
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Muri – Bern Südost (2024-27)	ausreichend	C	1.7	1.7	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	0.8	0	100	20	UK	Dienstleistung	

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.21	S-4-84			Muri			Tannental II
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Verkehrsmanagement Muri – Bern Südost (2024-27)	ausreichend	C	2.2	2.2	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	0.8	0	100	20	UK	Dienstleistung	

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.22	S-4-44			Ostermundigen			Ostermundigen Nord
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	40.5	40.5	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Strategische Arbeitszone (SAZ)
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
ja	1.0	10	90	0	UK	Dienstleistung	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VA.1.23				Rubigen			Spitzacher / Hubelacher	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Einzonung einer Teilfläche in Arbeitszone im Rahmen der Ortsplanungsrevision in Planung			<ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Auflage - Urnenabstimmung 			<ul style="list-style-type: none"> - 2021 - Mitte 2021 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	Keine	7.2	7.2	nein	Festsetzung	- Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)		
-		0	100	0	AE	Industrie / Gewerbe		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BM.S-VA.1.24	S-4-85			Rubigen		Chäppeli	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Einzonung in Planung		<ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Auflage OP-Revision - Abstimmung OP-Revision 				<ul style="list-style-type: none"> - 2021 - Juni 2021 	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	Nicht ausreichend, Handlungsbedarf erkannt: Bestrebungen zur Verbesserung des ÖV-Angebots (z. B. Ausbau Linie 40, Bau Bushaltestelle) sind vorhanden, Planungsstudie «Tangentialverbindung Ost» vorgesehen	Keine	2.2	2.2	nein	Zwischenergebnis	- Verbesserung ÖV-Erschliessung
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	0.7	0	100	17	AE	Dienstleistung	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BM.S-VA.1.25	S-4-55			Urtenen-Schönbühl		Dorniacher / Grubenstrasse I		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Einzonung in Planung			– Einzonung in ZPP			– 2021/22		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Im Projekt ist der Anschluss für den Fussverkehr zu verbessern	ausreichend	D/E	1.6	1.6	ja	Festsetzung	– Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)		
-	1.0	30	70	30	Z34	Industrie/Gewerbe		

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VA.1.26	S-4-86			Urtenen-Schönbühl			Gewerbepark I	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Einzonung in Planung			– Einzonung im Rahmen der Ortsplanungsrevision				– 2022	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend > Kapazitätsprobleme auf Hauptachsen zu den Stosszeiten: Urtenen-Schönbühl ist im Perimeter zum Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022). Die MIV-Erschliessung soll über die Sandstrasse erfolgen; eine Verlängerung der Standstrasse ab Kreisel in Richtung Südwesten ist geplant	ausreichend	C	2.0	2.0	nein	Festsetzung	– Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)		
-	1.0	0	100	30	Z34			

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.27	S-4-55			Urtenen-Schönbühl			Dorniacher / Grubenstrasse II
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D	2.5	2.5	ja	Zwischenergebnis	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	1.0	30	70	30	Z34		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.28	S-4-86			Urtenen-Schönbühl			Gewerbepark II
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend > Kapazitätsprobleme auf Hauptachsen zu den Stosszeiten: Urtenen-Schönbühl ist im Perimeter zum Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	C	1.0	1.0	nein	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	1.0	0	100	30	Z34		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.29	S-4-87			Wichtrach			Brückenweg
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine	
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	D / E	1.8	1.8	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Verbesserung ÖV-Erschliessung
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
-	0.6	0	100	0	AE		

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VA.1.30	S-4-89			Worb			SBB Ost	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen			– Planungsstudie			– 2025		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	3.1	3.1	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF – Schutzgebiet beachten	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)		
-	0.7	0	100	25	Z34			

4. Generation		C-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VA.1.31	S-4-90			Worb			Worbboden Nord	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch keine Abklärungen			– Planungsstudie			– 2025		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C/D	9.1	9.1	ja	Vororientierung	– Hinweis Interessenabwägung FFF	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)		
-	0.7	20	80	25	Z34			

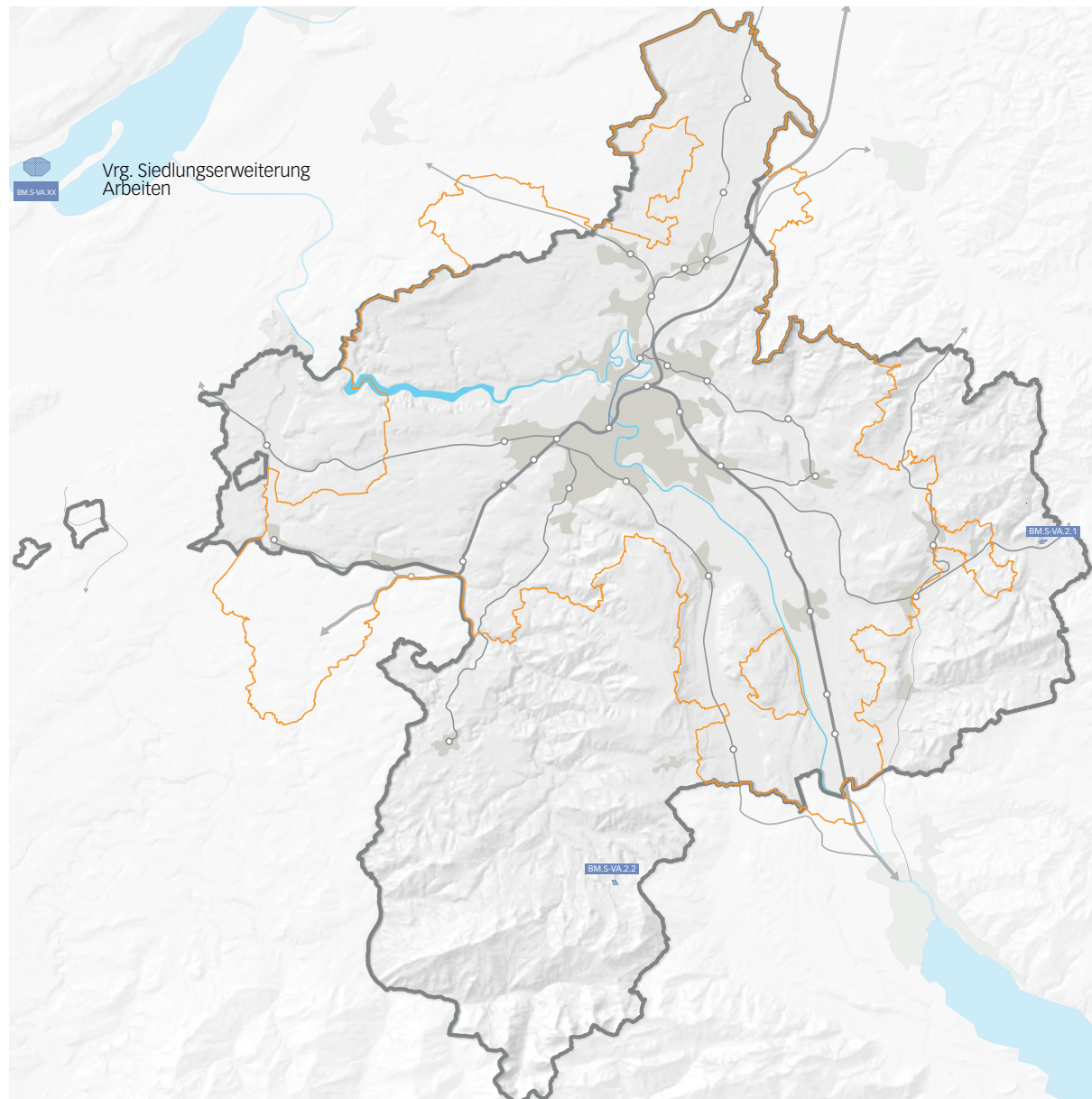
4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.32	S-4-62			Zollikofen			Meielen Ost
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Zollikofen im Perimeter Verkehrsmanagement Bern-Nord (Inbetriebnahme 2022).	ausreichend	A/B	8.8	8.8	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> – Hinweis Interessenabwägung FFF – MIV-Erschliessung (Halbanschluss Grauholz) – Langsamverkehr
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
	1.0	0	100	0	UK		

4. Generation		C-Horizont					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BM.S-VA.1.33	S-4-27			Moosseedorf			Sederfeld/Lochacher II
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine
Noch keine Abklärungen							
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	Nicht ausreichend, Handlungsbedarf erkannt: Gemeinde und Gewerbe planen Mobilitätsmanagement-Massnahmen	Keine	8.4	8.4	ja	Vororientierung	<ul style="list-style-type: none"> – Interessenabwägung FFF – Verbesserung ÖV-Erschliessung
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)	
	4.1	5	95	10	Z34		

Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-VA.2	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
S-4		S-VA Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Der Richtplan 2030 des Kantons Bern sieht gezielte Bauzonenerweiterungen unter Berücksichtigung der Zentralität, des Bevölkerungswachstums und der Raumnutzerdichten vor. Analog zur kantonalen Festlegung von Medianwerten werde für die im RGSK 2021 bezeichneten Raumtypen regionale Mediane gebildet, mit denen sich ein theoretischer regionaler Wohnbaulandbedarf von 573 ha ergibt. Die Auswahl der Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten orientiert sich am theoretischen regionalen Bedarf.

Massnahmen und Vorgehen:

1. Als Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen gelten die in der Massnahmenkarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Sie erfüllen folgende Anforderungen:

Vorranggebiet Arbeiten DL

- Sie sind nicht bebaut und mind. 1 ha gross
- Sie stehen nicht im Widerspruch zur regionalen Landschaftsplanung.
- Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden gemäss BM.S-Ü.1
- Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.
- Ihre Dimensionierung steht im Verhältnis zur Grösse des vorhandenen Siedlungskörpers.
- Sie erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse D
- Bei standortgebundenen Erweiterungen bestehender Betriebe wird auf die ÖV-Güteklasse D verzichtet, sofern bestehende Betriebe «D» erfüllen.

Vorranggebiet Arbeiten IG

- Sie sind nicht bebaut und mind. 1 ha gross
- Sie stehen nicht im Widerspruch zur regionalen Landschaftsplanung.
- Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
- Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet.
- Sie verfügen über eine direkte Anbindung ans regionale Basisnetz MIV
- Die erforderliche ÖV-Güteklasse richtet sich nach der Nutzung (mit/ohne erheblichem Pendler-/ Publikumsverkehr).

2. Die Gemeinden fördern die Einzonung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen, indem sie auf der politischen, planerischen (z. B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen. Zudem stellen die Gemeinden die Verfügbarkeit des Baulands sicher (z. B. mittels vertraglichen Bauverpflichtungen und bedingten Einzonungen) und gewährleisten (z. B. durch die Einzonung in eine Zone mit Planungspflicht (ZPP)) eine spätere Realisierung als Wohnschwerpunkt mit qualifizierten Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen. Die Gemeinden entwickeln mit geeigneten Instrumenten Leitbilder und Konzepte, aus denen konkrete Qualitätskriterien für die Entwicklung der Vorranggebiete ableitbar sind. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem LV, Gestaltung und Wohnumfeld sowie deren Einbettung in den angestrebten städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen.
3. Bei der Entwicklung von regionalen Siedlungserweiterungen mit grossen räumlichen Auswirkungen bzw. in Räumen mit mehreren Vorranggebieten und gemeindeübergreifenden Siedlungserweiterungsgebieten ist eine überkommunale Planung anzustreben (z. B. in Form eines überkommunalen räumlichen Entwicklungskonzepts oder eines Siedlungsrichtplans). Die Regionalkonferenz ist dabei zumindest einzubeziehen – in Absprache mit den Gemeinden ist auch eine aktivere Rolle der Regionalkonferenz denkbar.
4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. BM.S.2), bei der Initiierung und Erarbeitung überkommunaler räumlicher Entwicklungskonzepte sowie durch die regionale Wirtschaftsförderung.

Zweckmässigkeit

Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen liegen aus regionaler Sicht und bezüglich Erschliessung an bevorzugten Entwicklungsstandorten. Ihre Einzonung und spätere Realisierung als Wohnschwerpunkte sind daher im Sinne des aus dem Zukunftsbild 2040 abgeleiteten Zielszenarios sowie einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu fördern.

Nutzen

Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.

	Mit der Ausrichtung der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die übergeordneten Grünstrukturen werden wertvolle siedlungsnahe Erholungsflächen erhalten und können zukünftig weiterentwickelt werden.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.
Federführung	Weitere Beteiligte
Standortgemeinden (Nr. 1, 2, 3)	Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)
Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4)	Regionale Wirtschaftsförderung Kanton (DIJ/AGR) Grundeigentümerschaft

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:

- BM.S-Ü.1
- BM.S-Ü.2
- Massnahmenpakete BM.S-SW.1 und BM.S-SW.2
- Massnahmenpakete BM.S-SA.1 und BM.S-SA.2
- Massnahmenpakete BM.S-VW.1 und BM.S-VW.2
- Massnahmenpaket BM.S-VA.1
- Massnahmenpakete BM.S-UV.1 und BM.S-UV.2
- BM.S-Ü.4

Dokumente, Grundlagen

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland. 2016
- Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland. 2019
- Richtplan 2030 Kanton Bern. Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
- Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012
- Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014
- Wohnumfeldqualität und -planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009
- Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007
- SIA-Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
- Quartierplanung – Chance für mehr Siedlungsqualität. Info ARP, Amt für Raumplanung Graubünden. 2002
- Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005
- Gesamtpräsentation Erfahrungsaustausch. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
- Broschüre Fazit Projekt Innenentwicklung. Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2019
- Innenentwicklung – Potenziale aktivieren! Fallbeispiele und Informationen: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/projekte/innenentwicklung
- Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein

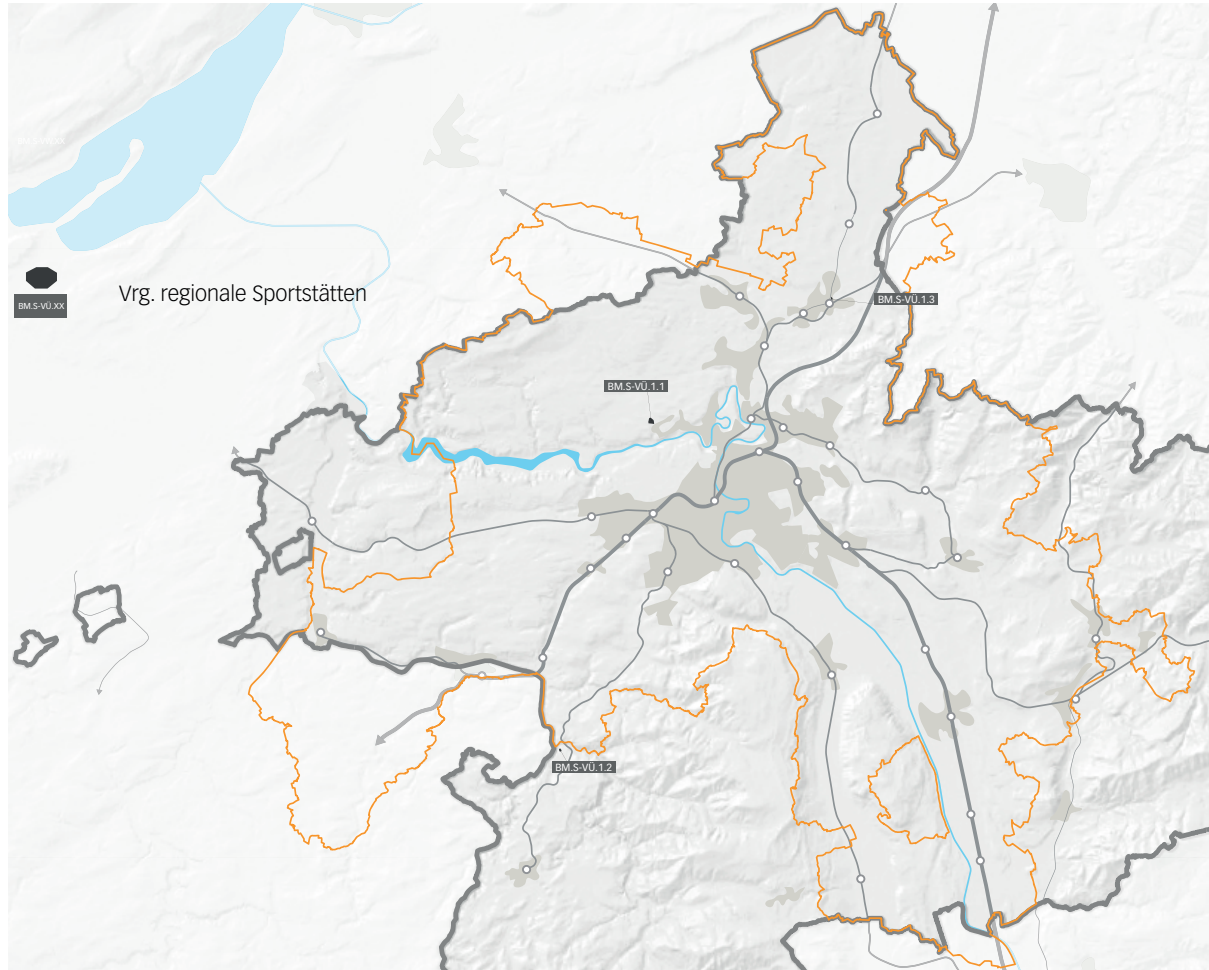
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VA.2.1	S-4-08			Bowil			Moos	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Einzonung in Planung								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C/D	3.9	3.9	ja	Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> – Interessenabwägung FFF – Naturgefahren (Überschwemmungsrisiko) beachten 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)		
	0.7	10	70	0	ZN	Industrie/Gewerbe		

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VA.2.2	S-4-47			Riggisberg			Gurnigelbad	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Einzonung in Planung. Die Genehmigung der UeO Gurnigelbad ist ausstehend,								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	Nicht ausreichend, Handlungsbedarf	Keine	3.8	3.8	nein	Zwischenergebnis	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung ÖV-Erschliessung – Archäologie beachten – Spezialfall Vorranggebiet Tourismus 	
Kantonaler ESP	Angestrebte GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK	Sektor (Industrie/Gewerbe oder Dienstleistung)		
	0.2	10	90	70	Z34			

Regionale Sportstätten

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-VÜ.1	–	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
–		S-VÜ Vorranggebiet Siedlungserweiterung	Übrige

Karte



Beschreibung der Massnahme

Viele Sportstätten werden gemeindeübergreifend genutzt oder haben bezüglich ihrer Nutzer ein regionales Einzugsgebiet und daher teilregionale Bedeutung. Bei einer regionalen Abstimmung und gemeindeübergreifender Planung der Sportstätten ergeben sich Synergien. Aktuell fehlt in der Region Bern-Mittelland eine institutionalisierte Plattform für die Gemeinden, über die sie sich betreffend Sportstättenplanung austauschen und organisieren können.

Seitens Regionalkonferenz fehlt eine planerische Grundlage, über die sie die Anliegen aus den Gemeinden gestützt auf eine regionale Betrachtung beurteilen und koordinieren kann. Angesichts der hohen Hürden für neue Siedlungserweiterungen und Einzonungen ist es umso wichtiger, dass die Sportstätten regional abgestimmt und am richtigen Ort geplant und erstellt werden. Grundlage dazu bildet der zu erarbeitende regionale Richtplan Sportstätten. Erste Sportstätten, zu denen bereits eine teilregionale Betrachtung stattgefunden hat, sind im RGSK 2021 als Teilmassnahmen bezeichnet. Bei Bedarf können die Standorte mit regionalen UeO gesichert werden.

Regionale Sportstätten können u.a. für folgende Sportarten umfassen (ausgenommen kommerzielle Sportstätten):

- Fussballplätze
- Leichtathletik-Anlagen
- Turn- und Sporthallen
- Hallen- und Freibäder
- Tennis-/Badminton-/Squashanlagen
- Eisbahnen/Eishallen

- Golfplätze
- Pferdesportanlagen
- Schiessportanlagen
- Weitere Anlagen mit regionalem bis überregionalem Einzugsgebiet (z.B. Beachvolleyballhallen, ...)

Massnahmen:

4. Bei der Planung und Entwicklung von neuen regionalen Sportstätten mit grossen räumlichen oder infrastrukturellen Auswirkungen und bei massgeblichen Erweiterungen bestehender Sportstätten ist eine koordinierte Planung anzustreben eines regionalen Richtplans Sportstätten.
5. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland bezeichnet im regionalen Richtplan Sportstätten die Anlagen von regionaler Bedeutung sowie die Standorte für neue regionale Anlagen. Die Sportstätten werden bezüglich ihres Einzugsgebiets, ihrer Ausstattung und aufgrund von raum- und verkehrsplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu Siedlungen und Infrastrukturen; MIV-, ÖV- und LV-Erschliessung) ausgeschieden respektive koordiniert.
6. Als Koordinationsstelle kann die Regionalkonferenz die teilregionalen Trägerschaften und Gemeinden bei Planungsfragen beraten und bei Abklärungen mit dem Kanton sowie bei der Ausarbeitung von Finanzierungslösungen, Benutzungstarifen usw. unterstützen.
7. Die Gemeinden unterstützen die Einzonung und Realisierung der regionalen Sportstätten, indem sie auf der politischen, planerischen (z.B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen. Zudem stellen die Gemeinden die Verfügbarkeit des Baulands sicher (z.B. mittels vertraglichen Bauverpflichtungen und bedingten Einzonungen). Den Gemeinden wird zur Sicherstellung einer qualitätsvollen Entwicklung die Anwendung qualifizierter Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen empfohlen. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts.
Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem LV, Gestaltung sowie deren Einbettung in den angestrebten städtebaulichen und freiräumlichen Kontext der umgebenden Siedlung und Landschaft erarbeiten und sicherstellen.

<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Aufgrund der Grösse der Region Bern und des erwarteten Bevölkerungswachstums ist es wichtig, ein ausreichendes Angebot an Sportstätten bereit zu stellen und dementsprechend die Realisierung oder Erweiterung von Sportstätten zu fördern. Mit einer überkommunalen Planung erfolgt die Entwicklung der Sportstätten von regionaler Bedeutung mit grossen räumlichen oder infrastrukturellen Auswirkungen koordiniert.</p>	<p>Nutzen</p> <p>Bei einer regionalen Abstimmung und gemeindeübergreifender Planung der Sportstätten ergeben sich Synergien. Der gemeinsame, regionale Betrieb öffentlicher Anlagen kann Effizienzsteigerungen zur Folge haben, womit Kosten für die Beteiligten im Betrieb und Unterhalt reduziert werden können. Bei Sportstätten mit regionalem Einzugsgebiet kann eine regional koordinierte Planung dazu beitragen, Fehlinvestitionen zu vermeiden, indem das Angebot auf die regionale Nachfrage abgestimmt wird.</p>	
<p>Kosten (Mio CHF)</p> <p>100'000.– (abhängig von und der Anzahl der betroffenen Sportarten)</p>	<p>Finanzierungsschlüssel</p> <p>Nrn. 1, 4: Nicht relevant Nrn. 2, 3: durch die Mitgliederbeiträge der RKBM Gemeinden finanziert.</p>	
<p>Stand der Planung</p> <p>Gem. Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Umsetzungsschritte</p> <p>Gem. Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Termine</p> <p>Gem. Massnahmenbeschrieb</p>
<p>Federführung</p> <p>Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 1 bis 3) Standortgemeinden (Nr. 4)</p>	<p>Weitere Beteiligte</p> <p>Kanton (DIJ/AGR, BVD)</p>	

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Siedlung, Verkehr und Freiraum werden im Rahmen der Planung integral betrachtet. Die Sportstätten werden gemäss Massnahme 2 aufgrund von raum- und verkehrsplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu Siedlungen und Infrastrukturen; MIV-, ÖV- und LV-Erschliessung) ausgeschieden respektive koordiniert.

ÖV-Erschliessung	Die Anforderungen bestimmen sich aus der zukünftigen Nutzung der einzelnen Sportstätten.	Fläche (ha)	Wird erst bei nächstem Planungsschritt relevant.
ÖV-Güteklasse	Die Anforderungen bestimmen sich aus der zukünftigen Nutzung der einzelnen Sportstätten.	Einzonung (ha)	Wird erst bei nächstem Planungsschritt relevant.
		Fruchtfolgefäche (ha)	Wird erst bei nächstem Planungsschritt relevant.

Obenstehende Angaben betreffen die regionalen Sportstätten. Die konkreten Angaben zu den bereits bekannten Standorten sind den Teilmassnahmenblättern zu entnehmen.

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Nicht relevant.	Nein

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

Keine

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:

- BM.S-Ü.4
- Massnahmenpaket BM.T-Ü.1
- BM.C.1
- Massnahmen Verkehr

Dokumente, Grundlagen

–

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VÜ.1.1				Kirchlindach			Sportanlage Löhracher	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Gemeindeübergreifende Standortevaluation für einen Sportplatz liegt vor.			<ul style="list-style-type: none"> - Planung der Umsetzungsschritte - Einzonung Ortsplanungsrevision 					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten und LV-Erschliessung sind vorhanden	ausreichend; bei Bedarf Prüfung einer Verlegung der Bushaltestelle.	D/E	4.1	4.1	4.1	Festsetzung	- Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
						AE		

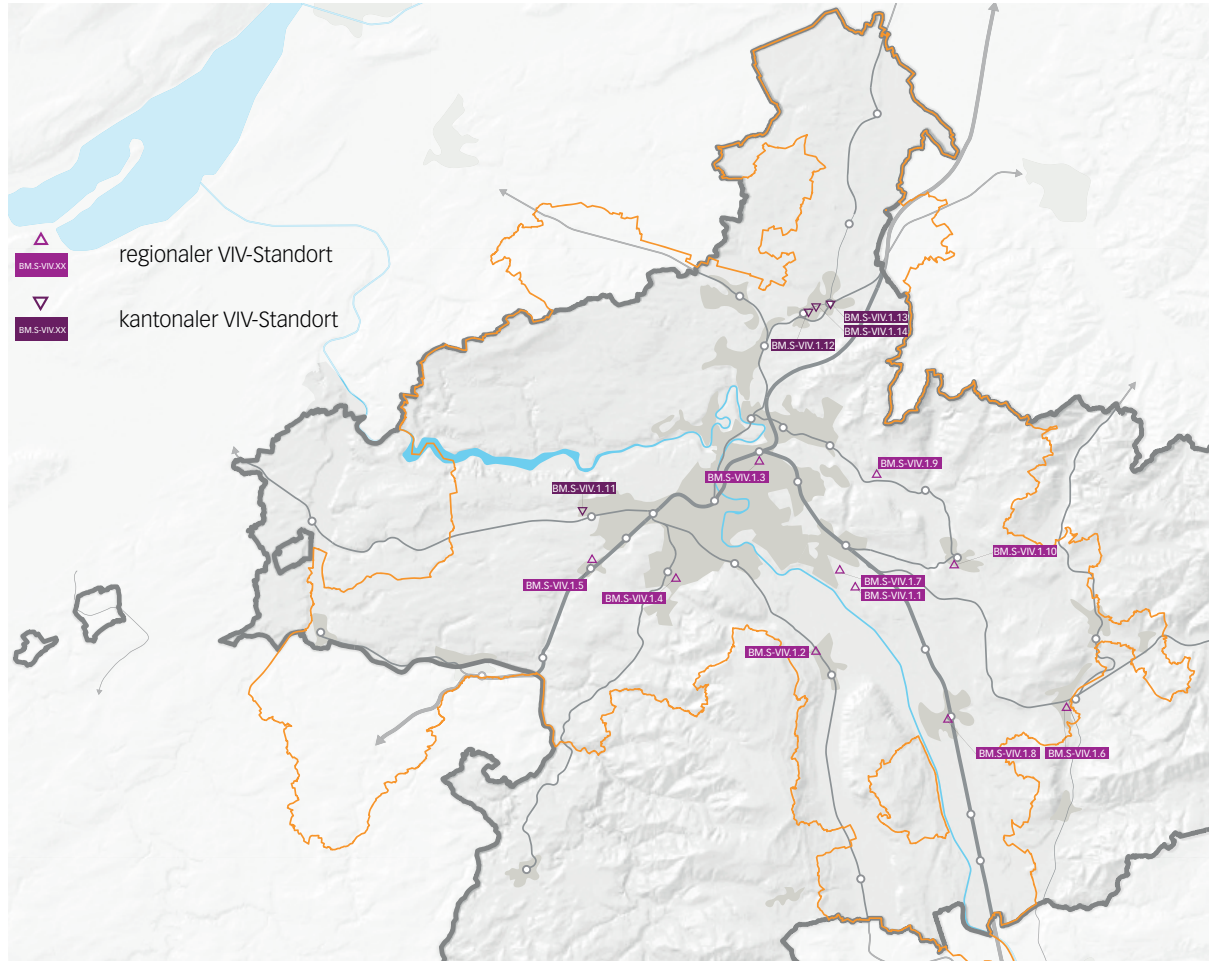
4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BM.S-VÜ.1.2				Schwarzenburg, Köniz			Eisbahn Schwarzwasser	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Projektstudie in Erarbeitung			<ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung Gemeindeversammlung über Kredit 			- 2020		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend	ausreichend	C	0.9	0.9	nein	Zwischenergebnis	- Waldabstand beachten	
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK			
						UK/Z34		

4. Generation									A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort				
BM.S-VÜ.1.3				Urtenen-Schönbühl			Reitsportzentrum				
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine					
Erweiterungsabsicht ZSF für bauliche Ergänzungen Reitbetrieb			– Abklärungen auf Stufe Nutzungsplanung			– ab sofort					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten				
Verkehrliche Kapazitäten grundsätzlich ausreichend; Mit Verkehrsmanagement Bern-Nord werden die Verkehrsabläufe im Siedlungskern verflüssigt	ausreichend	B	0.52	0.52	0.41	Festsetzung	– Interessenabwägung FS und Interessenabwägung FFF, siehe Bericht Interessenabwägung Gebiete FS				
Kantonaler ESP	GFZo	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Grünfläche (%)	Raumtyp gemäss RGSK						
						Z34					

Verkehrsentensive Vorhaben in der Agglomeration Bern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-VIV.1	0351.3.138	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S-6		S-VIV VIV-Standort geplant	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Verkehrsentensive Vorhaben (ViV) nach Art. 91a ff BauV zählen zu den Anlagen nach Art. 8 Abs. 2 RPG mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt, die eine Grundlage in der Richtplanung benötigen. Gefordert ist eine koordinierte Anwendung des Umwelt- und Raumplanungsrechts mit dem Ziel, verkehrsreduzierte Siedlungsstrukturen zu erreichen. Der kantonale Richtplan unterscheidet im Massnahmenblatt B_01 zwischen ViV-Standorten von kantonaler und regionaler Bedeutung. Für die Festsetzung von regionalen Standorten sind die Regionalkonferenzen und Regionen zuständig.

Massnahmen und Vorgehen:

- In der RGSK-Karte werden die regionalen Standorte bezeichnet und die kantonalen Standorte als Hinweis aus dem Massnahmenblatt B_01 des kantonalen Richtplans übernommen. Es sind folgende Fahrtenbegrenzungen zu berücksichtigen:
 - ViV mit mehr als 5'000 Fahrten DTV sind nur an kantonalen Standorten zulässig
 - ViV mit 2'000 bis 5'000 Fahrten DTV sind an kantonalen und regionalen Standorten zulässig.

Regionale ViV-Standorte mit bestehenden und geplanten ViV-Anlagen:

Nr.	ViV-Standort	Fahrtenobergrenze ¹	KS ²	Hinweis: ViV-Anlage (bewilligte Fahrtenzahl)	Bemerkung
BM.S-VIV.1.1	Allmendingen	2'000	AL		Gartencenter (2'000)
BM.S-VIV.1.2	Belp, Schönenbrunnen	2'000	AL		Migros (2'000)
BM.S-VIV.1.3	Bern, ESP Wankdorf	4'200	AL	Wankdorf Center (4'200)	Erhöhung Fahrtenzahl prüfen
BM.S-VIV.1.4	Köniz, Bläuacker	-	VO	-	bisher keine ViV Anlage
BM.S-VIV.1.5	Köniz, ESP Juch/Hallmatt	-	AL		bisher keine ViV Anlage, Fahrtenzahlen klären
BM.S-VIV.1.6	Konolfingen, Thunstrasse	2'000	AL		Migros (2'000)
BM.S-VIV.1.7	Muri, ESP Gümligenfeld	2'500	AL	Fachmarkt Implenia (2'500)	Media Markt/Lipo (2'000)
BM.S-VIV.1.8	Münsingen, Bahnhofplatz	-	AL		bisher keine ViV Anlage
BM.S-VIV.1.9	Stettlen, Bernapark	-	VO	Bernapark	bisher keine ViV Anlage
BM.S-VIV.1.10	Worb, Areal Hofmatt	3'700	AL	Migros (3'700)	

Hinweis: Kantonale ViV-Standorte:

Nr.	ViV-Standort	Fahrtenobergrenze ¹	KS ²	Bestehende ViV-Anlage (bewilligte Fahrtenzahl ³)
BM.S-VIV.1.11	Bern, ESP Brünnen	10'150	FS	Westside (8'000)
BM.S-VIV.1.12	Moosseedorf, ESP Moosbühl	2'500	AL	OBI (2'500)
BM.S-VIV.1.13	Urtenen-Schönbühl, Sandstr.	6'000	AL	Coop (6'000)
BM.S-VIV.1.14	Urtenen-Schönbühl, Shopyland	11'800	AL	Shopyland (11'800)

¹ Die Fahrtenobergrenze gibt die für den ViV-Standort zulässigen Fahrten DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) MIV wieder und umfasst alle Fahrten aller Nutzungen innerhalb des ViV-Standorts ohne Wohnen.

² Koordinationsstand (KS): Vororientierung VO, Zwischenergebnis ZE, Festsetzung FS, Ausgangslage AL (Bestehende Standorte nach altem Recht. Änderungen dieser ViV lösen eine Überprüfung nach neuem Recht aus. Werden die bisherigen Festlegungen beibehalten, ist keine Anpassung erforderlich.)

³ Die bewilligte Fahrtenzahl gibt die für die ViV-Anlage bewilligten Fahrten DTV wieder und umfasst alle ViV-Fahrten der ViV-Anlage.

2. Für die Beurteilung/Interessenabwägung bei der Festsetzung der ViV-Standorte gelten, ergänzend zu den Planungsgrundsätzen im kantonalen Richtplan, die folgenden Standortkriterien und Planungsgrundsätze.
 - a) Standorte an Verkehrsknoten mit grossem Einzugsgebiet:
 - Sichtbarkeit von der Autobahn aus
 - Nähe Autobahnausfahrt
 - Potential für mindestens 5'000 m² Verkaufsfläche
 - Bevölkerungsnähe
 - Synergieeffekte
 - Schutz der Wohnquartiere
 - Qualität der ÖV- und Veloerschliessung
 - b) Standorte in dicht besiedeltem, zusammenhängendem Siedlungsgebiet:
 - Lage im Siedlungszentrum
 - Qualität der Erschliessung durch den ÖV
 - Qualität der Erschliessung durch den Langsamverkehr (Fussgänger und Velo)
3. Das Monitoring und eine Aktualisierung erfolgt gestützt auf die kantonalen Vorgaben im Rahmen der regelmässigen Überarbeitung der RGSK.
4. Für die eigentümerverbindliche Umsetzung auf der Ebene der Nutzungsplanung und Baubewilligung sind die Gemeinden verantwortlich.

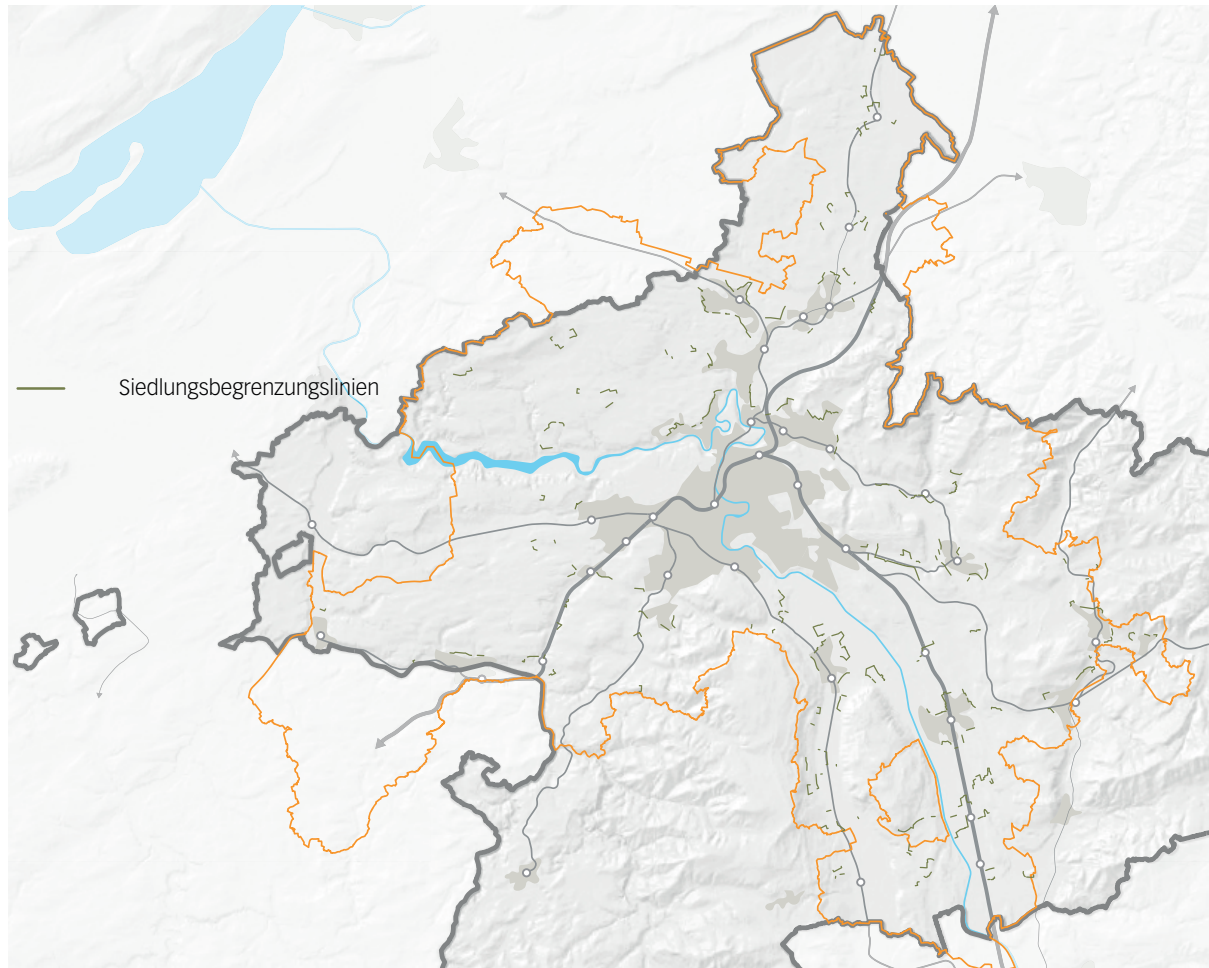
5. Für bestehende Anlagen gilt vorbehältlich abweichender Bestimmungen des Bundesrechts die Besitzstandsgarantie im Sinne von Art. 3 BauG. Sie können weiterentwickelt werden, sofern die Vorgaben des vorliegenden Richtplans eingehalten sind. Nutzungspläne und Baubewilligungen, die sich auf das Fahrleistungsmodell nach Massnahmenplan Luftreinhaltung 2000–2015 stützen, bleiben bis zu ihrer Änderung gültig. Wesentliche Änderungen stützen sich auf das neue Recht.
6. Die Betreiber von ViV erfassen die effektiven Fahrten und teilen diese den Behörden mit.
7. Gestützt auf die kantonalen Vorgaben (MB. B_01) sind insbesondere die Standorte mit Bezeichnung Vororientierung zu überprüfen. Für die Überprüfung sowie für die Neuaufnahme von Standorten ist wie folgt vorzugehen:
 - Darstellen der Standortnachweise
 - Stufengerechte Klärung der erwarteten Umweltauswirkung Lärm/Lufthygiene
 - Nachweis der erforderlichen Strassenkapazitäten (Hauptverbindungsstrassen, Abnahme des Verkehrs auf dem übergeordneten kantonalen und nationalen Strassennetz)

Zweckmässigkeit	Nutzen		
Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) werden an zentrale und optimal erschlossene Lagen gelenkt. Die regionalen ViV-Standorte werden im RGSK bezeichnet. Die Standorte liegen in der Regel in den urbanen Kerngebieten der Agglomeration gemäss kantonalem Raumkonzept sowie in den Zentren der 1. bis 3. Stufe. In den Zentren der 4. Stufe sind Erweiterungen bestehender Standorte möglich.	Durch die optimale Standortwahl von verkehrsintensiven Vorhaben kann das MIV-Aufkommen vermindert und somit die Lärm- und Umweltbelastung vermindert und die Umweltziele (Luft, Lärm) eingehalten werden.		
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel		
Nicht relevant.	Nicht relevant.		
Stand der Planung	Umsetzungsschritte		
Daueraufgabe	Siehe «Massnahmen und Vorgehen»		
Federführung	Weitere Beteiligte		
Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 1 bis 3) Gemeinden (Nr. 4, 5, 7) Betreiber (Nr. 6)	Standortgemeinden Kanton (DIJ: AGR, BVD: TBA/AÖV, WEU: AWI und AUE)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung			
Die Abstimmung wird mit der Umsetzung der Massnahme sichergestellt.			
ÖV-Erschliessung	Nicht relevant.	Fläche (ha)	Nicht relevant.
ÖV-Güteklasse	Nicht relevant.	Einzonung (ha)	Nicht relevant.
		Fruchtfolgefäche (ha)	Nicht relevant.
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen			
Abhängigkeiten/Zielkonflikte zum Massnahmenblatt:			
– BM.C.1			
Dokumente, Grundlagen			
– Regionaler Richtplan 2030 (Zielsetzung B19, Massnahme B_01)			
– Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015 / 2030			
– Controllingbericht 2012 Verkehrsintensive Vorhaben ViV, RKBM			

Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung in der Agglomeration Bern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-Bgo.1	0351.3.139	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S-7		S-Bgo Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie ohne Interessenabwägung	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Die Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung bezeichnen Siedlungsteile, die sich aus städtebaulicher und/oder landschaftlicher Perspektive nicht weiter ausweiten sollen. Es wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt. Dabei wird den übergeordneten und bedeutsamen Landschaftsräumen Rechnung getragen, die Akzentuierung der Siedlungsränder gefördert und die Zersiedelung eingegrenzt.

Im Streusiedlungsgebiet sind in der Regel keine Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung bezeichnet worden.

Massnahmen:

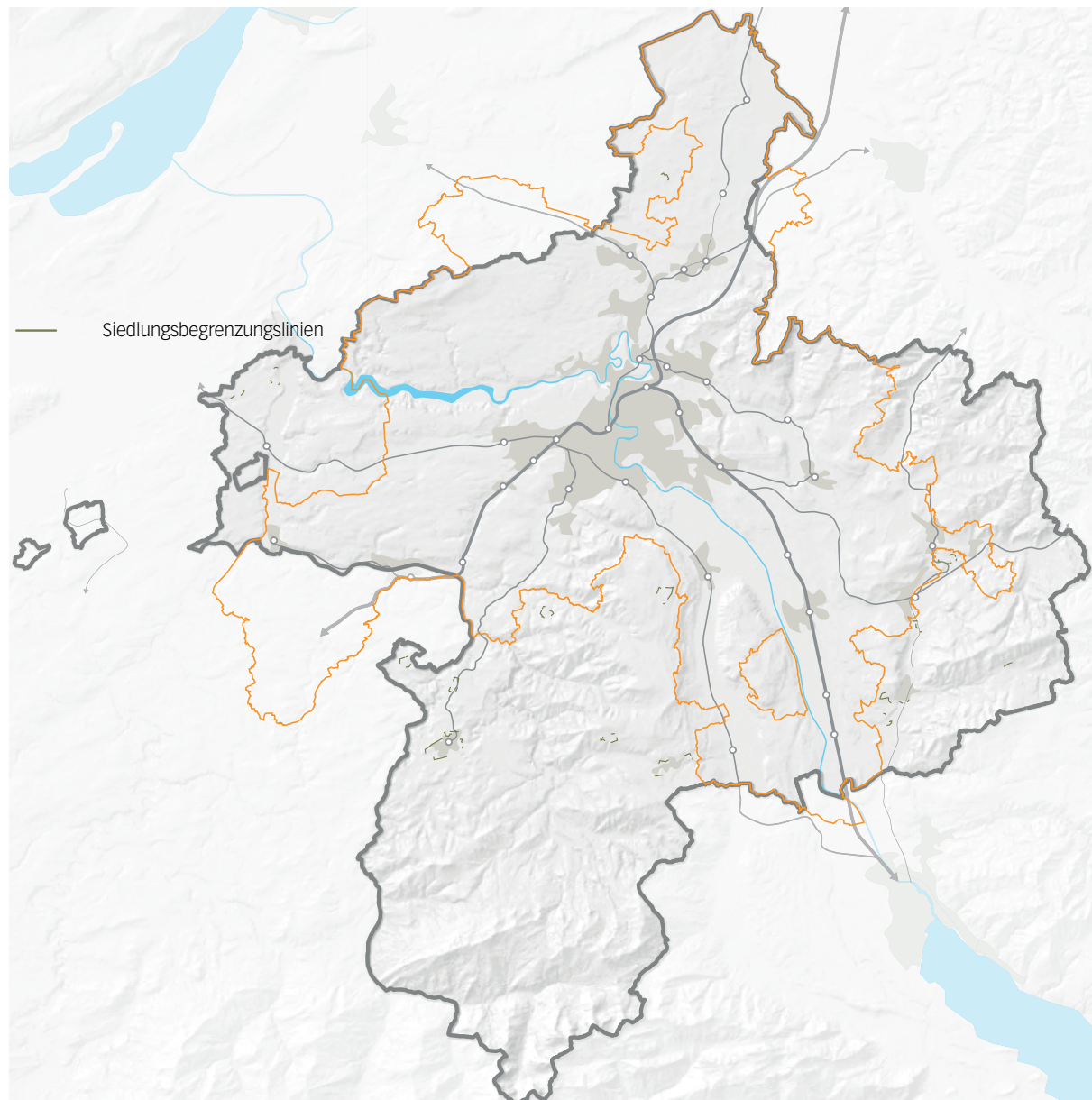
1. Die regional bedeutenden Siedlungsbegrenzungen werden im Entwicklungsleitbild der Ortsplanung behördenverbindlich festgelegt.
2. Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen der Ortsplanungen die in der Karte bezeichneten Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung und sichern sie grundeigentümerverbindlich.

Zweckmässigkeit		Nutzen	
<ul style="list-style-type: none"> – Zweckmässige Gliederung der Siedlungs- und Landschaftsräume – Erhaltung der charakteristischen Ortsbilder und Landschaftsräume – Schonung des zusammenhängenden landwirtschaftlichen Kulturlandes – Offenhaltung von Freiräumen für Naherholung und sportliche Aktivitäten – Förderung der ökologischen Vernetzung – Berücksichtigung gesetzlicher Vorschriften (Schutzzonen, Gefahrenzonen, Fruchtfolgeflächen, Erhaltung von charakteristischen Ortsbildern etc.) – Bewahrung gewachsener Siedlungsstrukturen und Erhaltung bedeutsamer Landschaftsräume – Berücksichtigung kantonaler Vorranggebiete Natur- und Landschaft (KLEK u. w.) 		<p>Durch die Siedlungsbegrenzung werden zukünftige Siedlungsentwicklungen nach innen (auf bestehenden Siedlungsgebiete) gelenkt; dadurch wird eine Verringerung der Zersiedlung erreicht. Charakteristische Siedlungs- und Landschaftselemente werden erhalten und die Landschaftsräume im Bereich der Siedlungszäsuren miteinander vernetzt.</p> <p>Die Verminderung der Flächenbeanspruchung bewirkt eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen.</p>	
Kosten (Mio CHF)		Finanzierungsschlüssel	
Nicht relevant.		Nicht relevant.	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte	
Daueraufgabe		Gemäss Massnahmenbeschrieb	
Federführung		Weitere Beteiligte	
Gemeinden		Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) Kanton	
Abstimmung Verkehr und Siedlung			
Nicht relevant.			
ÖV-Erschliessung	Nicht relevant.	Fläche (ha)	Nicht relevant.
ÖV-Güteklasse	Nicht relevant.	Einzonung (ha)	Nicht relevant.
		Fruchtfolgefläche (ha)	Nicht relevant.
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen			
Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:			
<ul style="list-style-type: none"> – BM.S-Bgo.2 – Massnahmenpaket BM.L-Gr.1 – Massnahmenpakete BM.L-Schu.1 und BM.L-Schu.2 – Massnahmenpakete BM.L-Ü.3 und BM.L-Ü.4 – Massnahmenpaket BM.L-Tg.1 			
Dokumente, Grundlagen			
<ul style="list-style-type: none"> – Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung). 2015 – Karte RGSK I – Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge RGSK II – Regionale Richtpläne VRB, Aaretal, Gantrisch, Kiesental 			

Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.S-Bgo.2	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
S-7		S-Bgo Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie ohne Interessenabwägung	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Die Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung bezeichnen Siedlungsteile, die sich aus städtebaulicher und/oder landschaftlicher Perspektive nicht weiter ausweiten sollen. Es wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt. Dabei wird den übergeordneten und bedeutsamen Landschaftsräumen Rechnung getragen, die Akzentuierung der Siedlungsränder gefördert und die Zersiedelung eingegrenzt.

Im Streusiedlungsgebiet sind in der Regel keine Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung bezeichnet worden.

Massnahmen:

1. Die regional bedeutenden Siedlungsbegrenzungen werden im Entwicklungsleitbild der Ortsplanung behördenverbindlich festgelegt.

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

2. Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen der Ortsplanungen die in der Karte bezeichneten Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung und sichern sie grundeigentümergebündlich.

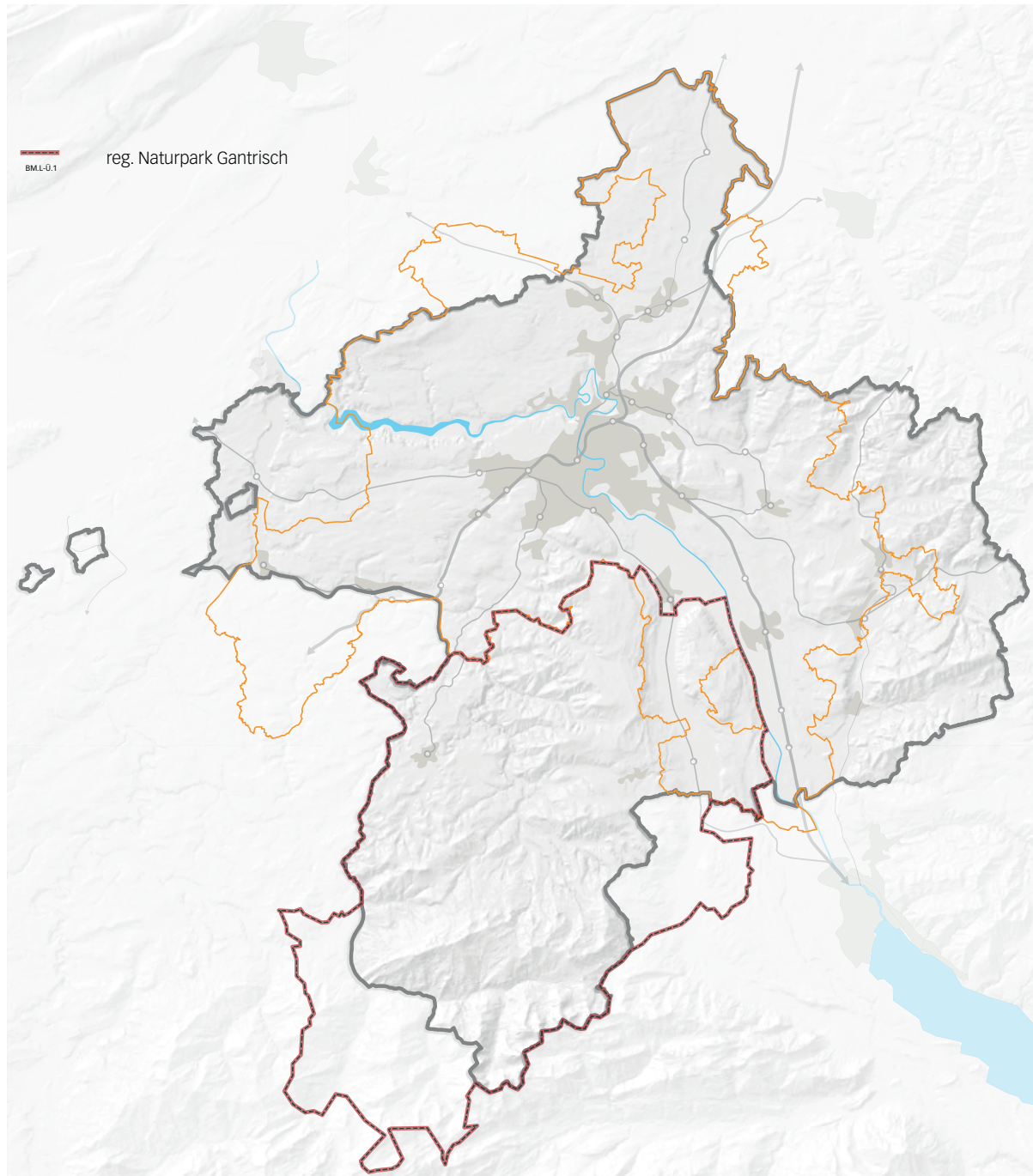
Zweckmässigkeit		Nutzen	
<ul style="list-style-type: none"> – Zweckmässige Gliederung der Siedlungs- und Landschaftsräume – Erhaltung der charakteristischen Ortsbilder und Landschaftsräume – Schonung des zusammenhängenden landwirtschaftlichen Kulturlandes – Offenhaltung von Freiräumen für Naherholung und sportliche Aktivitäten – Förderung der ökologischen Vernetzung – Berücksichtigung gesetzlicher Vorschriften (Schutzzone, Gefahrenzone, Fruchtfolgeflächen, Erhaltung von charakteristischen Ortsbildern etc.) – Bewahrung gewachsener Siedlungsstrukturen und Erhaltung bedeutsamer Landschaftsräume – Berücksichtigung kantonaler Vorranggebiete Natur- und Landschaft (KLEK u. w.) 		<p>Durch die Siedlungsbegrenzung werden zukünftige Siedlungsentwicklungen nach innen (auf bestehenden Siedlungsgebiete) gelenkt; dadurch wird eine Verringerung der Zersiedlung erreicht. Charakteristische Siedlungs- und Landschaftselemente werden erhalten und die Landschaftsräume im Bereich der Siedlungszäsuren miteinander vernetzt.</p> <p>Die Verminderung der Flächenbeanspruchung bewirkt eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen.</p>	
Kosten (Mio CHF)		Finanzierungsschlüssel	
Nicht relevant.		Nicht relevant.	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte	
Daueraufgabe		Gem. Massnahmenbeschrieb	
Federführung		Weitere Beteiligte	
Gemeinden		Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) Kanton	
Abstimmung Verkehr und Siedlung			
Nicht relevant.			
ÖV-Erschliessung	Nicht relevant.	Fläche (ha)	Nicht relevant.
ÖV-Güteklasse	Nicht relevant.	Einzonung (ha)	Nicht relevant.
		Fruchtfolgefläche (ha)	Nicht relevant.
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen			
Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:			
<ul style="list-style-type: none"> – BM.S-Bgo.1 – Massnahmenpaket BM.L-Gr.1 – Massnahmenpakete BM.L-Schu.1 und BM.L-Schu.2 – Massnahmenpakete BM.L-Ü.3 und BM.L-Ü.4 – Massnahmenpaket BM.L-Tg.1 			
Dokumente, Grundlagen			
<ul style="list-style-type: none"> – Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung). 2015 – Karte RGSK I – Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge RGSK II – Regionale Richtpläne VRB, Aaretal, Gantrisch, Kiesental 			

4.1.2 Landschaft

Regionaler Naturpark Gantrisch

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.L-Ü.1	0351.3.140	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L-1		Alle Gemeinden Regionaler Naturpark Gantrisch	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Mit dem regionalen Naturpark (RNP) Gantrisch verfügt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland über ein Naherholungsgebiet von besonderer Bedeutung. Die Koordination zwischen den Planungen des regionalen Naturparks Gantrisch und dem RGSK ist sicherzustellen. Die Zielsetzungen und strategischen Unterlagen des RNP Gantrisch, die im Rahmen der zweiten Betriebsphase von 2022 bis 2031 erarbeitet wurden und in Form des Parkvertrages 2022 und der Charta 2022 vorliegen, sind in geeigneter Weise zu berücksichtigen.

Massnahmen:

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

1. Die relevanten Inhalte des räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) Naturpark Gantrisch (Label seit 2011) und die weiteren teilregionalen Planungen sind laufend mit den raum- und verkehrsplanerischen Tätigkeiten der RKBM abzustimmen.
2. Insbesondere sind die Themen Erholung, Freizeitaktivitäten und Mobilität gemeinsam weiterzuentwickeln und eine modellhafte gesamtheitliche Mobilitätsstrategie zu erarbeiten.
3. Die Festlegung der räumlich relevanten Elemente und funktionalen Schnittstellen sind mit der Agglomeration Bern, dem Entwicklungsraum Thun und dem Kanton Freiburg abzustimmen.

Zweckmässigkeit		Nutzen	
<p>Im Gebiet des Naturparks Gantrisch werden wichtige Themen des Natur- und Kulturlandschutzes fast flächendeckend mit den Massnahmenpaketen BM.L-Schu «Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer» und BM.L-Ü.3/4 «Vorranggebiete Kulturlandschaften» adressiert.</p> <p>Bisher noch weniger stark wurden die Bereiche Erholung und Freizeit-aktivitäten sowie Mobilität koordiniert. In diesen Bereichen soll die Zusammenarbeit zwischen RKBM und RNP weiterhin gefördert werden. Insbesondere die stadt- und agglomerationsnahen Lagen zu Bern, Thun und Freiburg werden mit konkreten Projekten besser genutzt (z. B. Grünes Band). Besondere Bedeutung und Handlungsbedarf besteht im Bereich der Mobilität für Freizeit und Arbeit. Gestützt auf das Raumentwicklungs-konzept der Region Gantrisch ist eine modellhafte gesamtheitliche Mobilitätsstrategie zu entwickeln.</p>		<p>Mit der Integration der räumlich relevanten Inhalte der Planungen zum Naturpark Gantrisch ins RGSK werden die Natur- und Landschaftswerte im Regionalen Naturpark Gantrisch erhalten und nachhaltig genutzt, Freizeit und Naherholung werden wirkungsvoll (weiter-)entwickelt und Mobilitätsfragen werden modellhaft gelöst.</p>	
Kosten (Mio CHF)		Finanzierungsschlüssel	
Nicht relevant.		Nicht relevant.	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte	Termine
Nicht relevant.		Gem. Massnahmenbe-schrieb	Daueraufgabe
Federführung		Weitere Beteiligte	
Förderverein Naturpark Gantrisch (Nr. 1) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 2 und 3)		Kanton (DIJ/AGR) Parkgemeinden Entwicklungsraum Thun (ERT) Kanton Freiburg	
Abstimmung Verkehr und Siedlung			
<p>Im Naturpark Gantrisch als ländlichem Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum mit geringer Bevölkerungsdichte ist bezüglich der steigenden Freizeitmobilität und der teils ungenügenden Anbindung von Ausflugszielen an den öffentlichen Verkehr zu prüfen, inwiefern die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit u. a. MIV-arter gestaltet werden kann. Im Sommer 2019 wurde eine flächendeckende und ganzjährige Parkplatzbewirtschaftung eingeführt. Zukünftig könnte eine Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Sinne eines saisonalen Betriebs eingeführt werden.</p>			
ÖV-Erschliessung	Nicht relevant.	Fläche (ha)	Nicht relevant.
ÖV-Güteklasse	Nicht relevant.	Einzonung (ha)	Nicht relevant.
		Fruchtfolgefleäche (ha)	Nicht relevant.
Koordinationstand		Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Zwischenergebnis (Nr. 2/3) Festsetzung (Nr. 1)		nein	
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten			
keine			
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen			

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu u. a. folgenden Massnahmenblättern:

- Massnahmenpaket BM.L-Schu.1 und BM.L-Schu.2
 - Massnahmenpaket BM.L-Ü.3 und BM.L-Ü.4
 - Massnahmenpaket BM.T-Ü.1 und BM.T-Ü.2
-

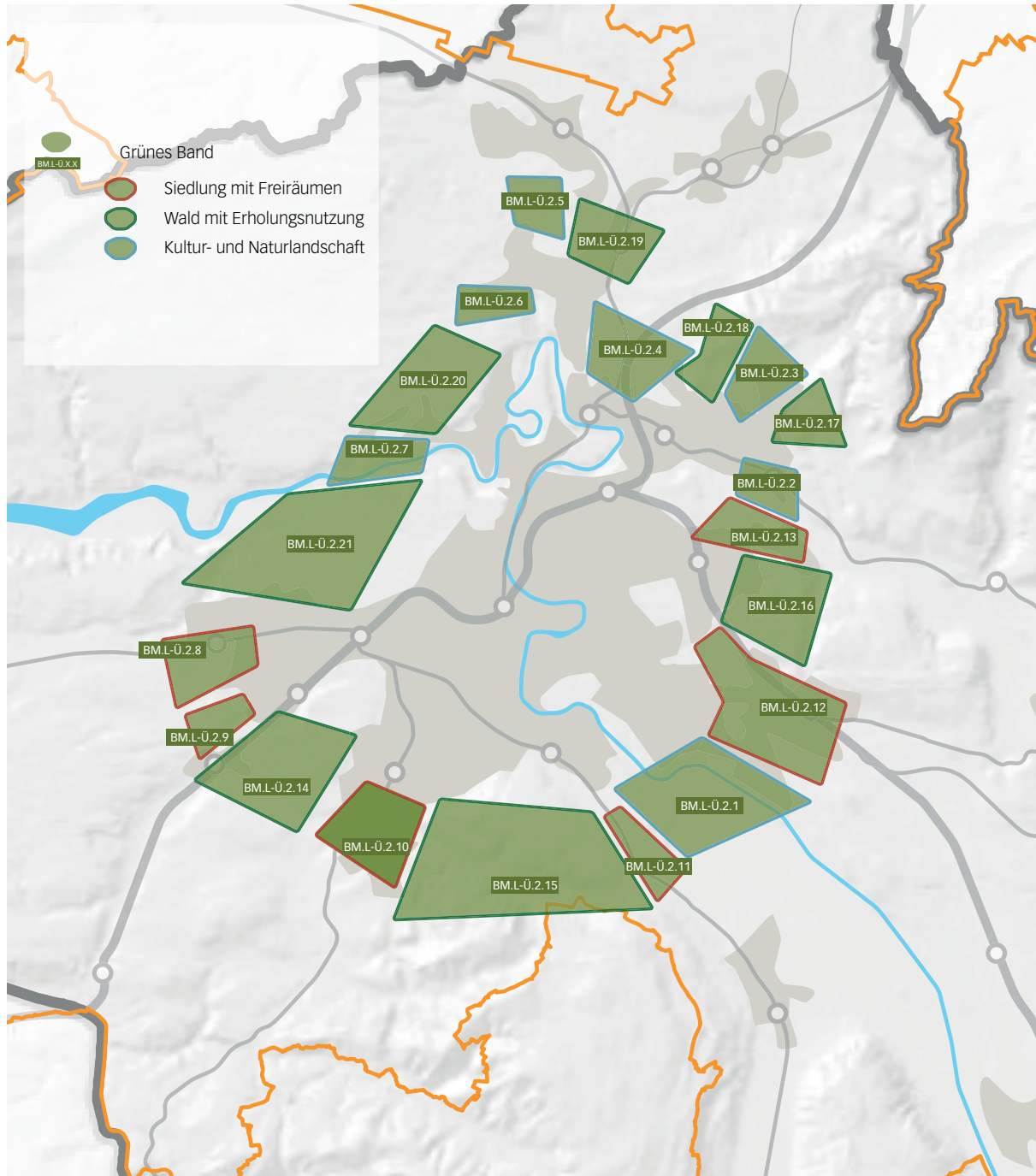
Dokumente, Grundlagen

- Alle wichtigen Unterlagen sind verfügbar auf www.gantrisch.ch
-

Grünes Band

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.L-Ü.2	0351.3.141	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
L-2		L-Ü Übriger Inhalt Landschaft	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Das in der Karte bezeichnete «Grüne Band» ist eine konzeptionelle Abfolge von sensiblen Raumfenstern (Typ «Siedlungserweiterung mit Freiraum», Typ «Wald mit Erholungsnutzung», Typ «Kultur- und Naturlandschaft»), die sich um die Kernagglomeration respektive um weite Teile der Stadt- und Siedlungslandschaft von Bern legen. Sie dienen der Vermittlung zwischen Stadt und Land, d. h. sie bilden den Übergang von weitgehend bebauten zu deutlich weniger bebauten Bereichen. Verschiedene Erholungswälder (z. B. Bremgartenwald) sind Teil des «Grünen Bandes».

Die nachhaltige Inwertsetzung der vorhandenen Landschaftsqualitäten erfordert eine breit angelegte Auseinandersetzung mit dem Thema stadtnaher Natur- und Kulturlandschaften. Die beteiligten Gemeinden wollen gemeinsam die Grundlagen und die Grundstrukturen für eine bewusste und breite Auseinandersetzung mit Nutzer- und Anspruchsgruppen sowie weiteren landschaftsrelevanten Akteuren schaffen, um einen langfristigen Sensibilisierungs-, Inwertsetzungs- und Umsetzungsprozess mit geeigneten Strukturen hinsichtlich einer vielfältigen und wirkungsvollen stadt- und agglomerationsnahen Kulturlandschaft schaffen. Zum Erreichen dieses Ziels und für den Aufbau eines breiten Dialogs, die Verankerung der Thematik in der Gesellschaft und die koordinierte Umsetzung der Massnahmen wurde beim Bundesamt für Raumentwicklung das Modellvorhaben «Grünes Band» eingereicht. Es wird während der nächsten vier Jahre (2020–2024) umgesetzt.

Massnahmen:

1. Die beteiligten Gemeinden bilden eine gemeinsame Plattform, welche für Projekte und Massnahmen innerhalb des Grünen Bands dient. Neben der Einbindung und dem Dialog mit den zahlreichen Partnern, Nutzern und Anspruchsgruppen wird eine massgeschneiderte Kommunikation, Information und Umsetzung aufgebaut, welche sichtbar, bewusst und verständlich die Vielschichtigkeit der Landschaftsthematik zum Ziel hat sowie einen Zugang zur Landschaft durch Beteiligung und Einflussnahme schafft.
2. Die Gemeinden definieren in der Ortsplanung den Umgang mit dem «Grünen Band» (z. B. Landschaftsschongebiete oder spezifische [Aufwertungs-]Massnahmen in den Bereichen Naherholung, Natur, Landwirtschaft) und sichern bei allfälligen Siedlungserweiterungen die notwendigen Freiräume für das «Grüne Band».
3. Die Gemeinden sichern die Zugänglichkeit zu den Freiräumen in allfälligen Siedlungserweiterungen und die Verbindungselemente, welche das «Grüne Band» ausmachen.
4. Die RKBM unterstützt überkommunale Vorhaben, welche neben Naherholung und Siedlungserweiterung auch Möglichkeiten zur ökologischen Aufwertung und ganzheitlichen Inwertsetzung der Raumfenster aufzeigen. Dabei werden eine integrale Realisation und Umsetzung des Grünen Bandes angestrebt und entsprechend dafür geeignete Instrumente (im Bereich der Wertschöpfung z. B. Projekte der regionalen Entwicklung PRE, vgl. Modellvorhaben «Grünes Band») gefördert.
5. Die RKBM prüft zusammen mit den Gemeinden Möglichkeiten zur überkommunalen Langsamverkehrs-Verbindung sensibler Raumfenster.
6. Im Typ «Siedlungserweiterung mit Freiraum» ist als Teil eines qualitätssichernden Verfahrens jeweils mindestens ein siedlungsprägender Grünraum zu sichern. Diese sind von den Gemeinden im Rahmen von Einzonungen unter Einbezug der betroffenen Grundeigentümerschaft und der Bevölkerung grundeigentümergebunden zu verankern.
7. Der Typ «Wald mit Erholungsnutzung» richtet sich nach den Massnahmen und Entwicklungsabsichten, welche im Regionalen Waldplan vom Amt für Wald des Kantons Bern beschrieben sind.
8. Der Typ «Kultur- und Naturlandschaft» beinhaltet von der landwirtschaftlichen Nutzung und der Natur (oft Gewässer) geprägte Räume entlang vom Grünen Band. Konkrete Massnahmen ergeben sich durch die jeweiligen überlagerten Vorranggebiete und Siedlungsbegrenzungen.

Zweckmässigkeit

Das Grüne Band soll langfristig als Sinnbild für attraktive und hochwertige stadt- und agglomerationsnahe Natur-, Kultur- und Siedlungslandschaften im Bewusstsein der Bevölkerung verankert und gesellschaftlich gewinnbringend entwickelt werden.

Das Grüne Band:

- vermittelt zwischen der Stadt-/ Siedlungslandschaft (innere Landschaft) und dem ländlichen Raum (äussere Landschaft),

Nutzen

Die Bestrebungen dienen dazu, der Bevölkerung in der Stadt und Agglomeration Bern attraktive Naherholungs- und Freizeiträume zu bieten sowie neue Netzwerke und Geschäftsmodelle auf der Grundlage der vorhandenen Landschaftsqualitäten zu festigen und zu entwickeln.

Die Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen wird durch das Grüne Band gestärkt und die Raumfenster werden zugänglich gemacht und untereinander verbunden. Durch

- bildet einen in der Breite variablen Grünraumkorridor mit Naherholungsnutzung,
- verbindet Raumfenster von Vernetzungs- und Entwicklungsachsen entlang des Stadtrandes,
- wird weiterhin in massgeblichem Anteil land- und forstwirtschaftlich genutzt,
- schafft die erforderlichen grünen Ausgleichsräume für die Naherholung,
- hat ökologische Funktionen wie die Vernetzung von Lebensräumen (Gewässerbereiche, Grünraumverbindung) und unterstützt/fördert die biologische Vielfalt (Biodiversität), sichert im Bereich von Vorranggebieten Siedlungsentwicklung die Freiraumqualität (parkähnliche Freiräume),
- bildet im südlichen Bereich die räumliche und funktionale Schnittstelle zum regionalen Naturpark Gantrisch.

attraktive Naherholungsmöglichkeiten wird zudem der Freizeitverkehr und damit der Ressourcenverbrauch vermindert.

Durch die Massnahme werden verschiedene Elemente/Massnahmen (BM.S.-VW.1, BM.S-VA.1, BM.S-Bgo.1, BM.L-Gr.1, BM.L-Schu.1/2, BM.L-Ü.3/4, BM.L-Tg.1/2, BM.T-Ü.1/2) untereinander abgestimmt und verknüpft, welche die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen sowie eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume fördern.

Mit der Verbesserung der Zugänglichkeit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr wird die Qualität des Verkehrssystems im Bereich Naherholung verbessert.

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel	
Nicht relevant.	Nicht relevant.	
Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Gem. Massnahmenbeschrieb	Gem. Massnahmenbeschrieb	Daueraufgabe
Federführung	Weitere Beteiligte	
Gemeinden (Nr. 1 bis 3, 6 bis 8)	Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Kanton (DIJ/AGR)	
Regionalkonferenz Bern-Mittelland, betroffene Gemeinden (Nr. 4 und 5)	Kanton (DIJ/AGR)	
Koordinationsstand		
Zwischenergebnis (Massnahmen 1-3)		
Festsetzung (Massnahmen 4-8)		
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen		
Abhängigkeiten / Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:		
<ul style="list-style-type: none"> – Massnahmenpaket BM.L-Gr.1 – Massnahmenpaket BM.L-Schu.1 und BM.L-Schu.2 – Massnahmenpaket BM.L-Ü.3 und BM,L-Ü.4 – Massnahmenpaket BM.L-Tg.1 – BM.S-Bgo.1 		
Dokumente, Grundlagen		
<ul style="list-style-type: none"> – Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge – Karte RGSK I, 2012 – Reg. Richtplan Landschaft VRB – Köniz «Grünes Band» von Aare zu Aare 2013 – Regionaler Waldplan Amt für Wald des Kantons Bern – Modellvorhaben «Grünes Band», Projektantragsformular Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2020–2024, 2019 		

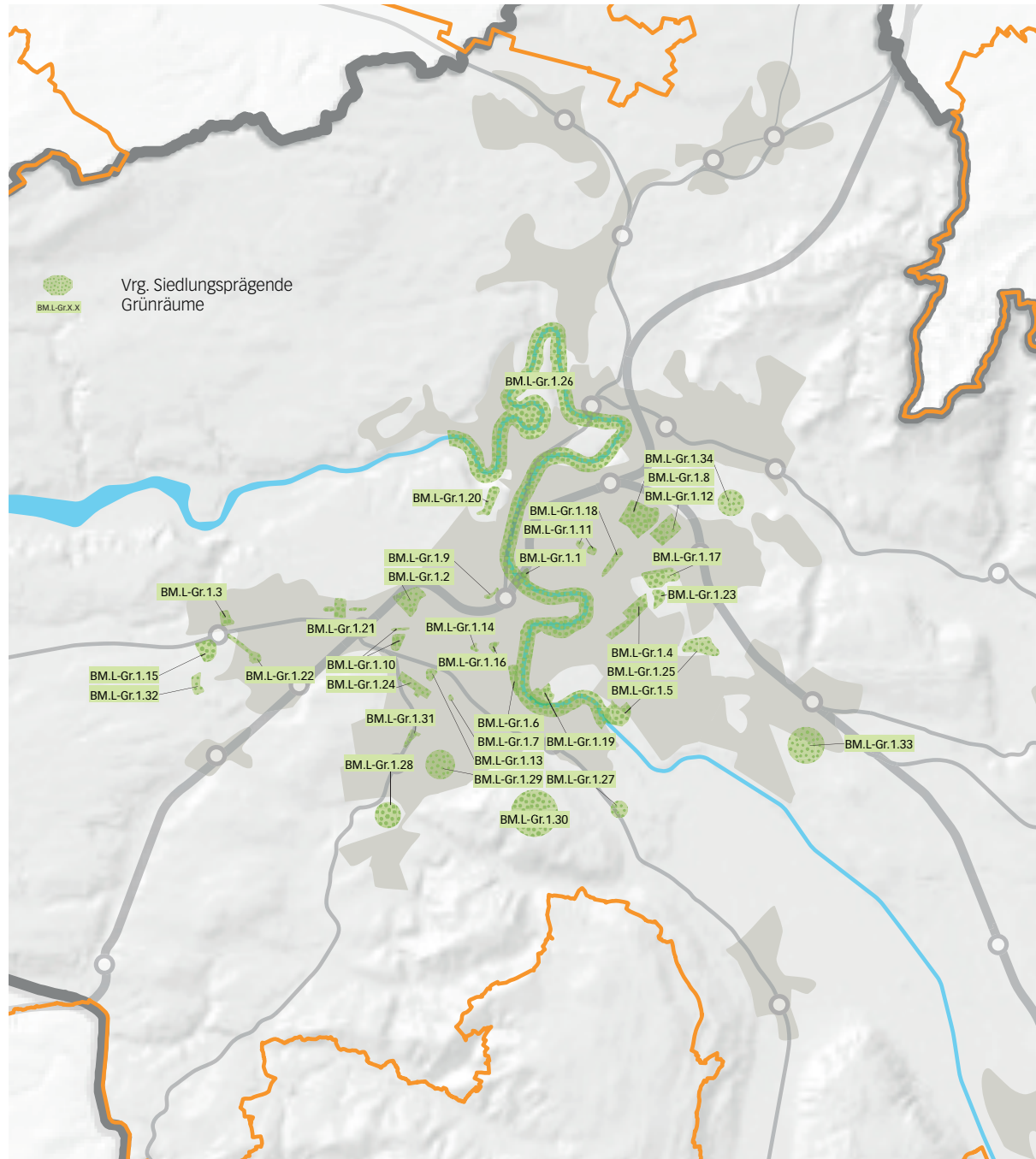
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name	Typ Raumfenster	Beschreibung
BM.L-Ü.2.1	L2-KN-1	Kehrsatz, Belp, Muri	Aare Belp	Kultur- und Naturlandschaft	Auenlandschaft von nationaler Bedeutung
BM.L-Ü.2.2	L2-KN-2	Bolligen, Ostermundigen	Worble Bolligen	Kultur- und Naturlandschaft	Naturlandschaft Worblental
BM.L-Ü.2.3	L2-KN-3	Bolligen	Habstetten	Kultur- und Naturlandschaft	Kulturlandschaft Luzerental
BM.L-Ü.2.4	L2-KN-4	Zollikofen, Ittigen, Bolligen	Grauholz	Kultur- und Naturlandschaft	Verkehrs-Knotenpunkt Bahn und Autobahn zerschneiden Landschaft, Landwirtschaftliche Nutzung, Sicherung Umfeld der landwirtschaftlichen Schule Rütli
BM.L-Ü.2.5	L2-KN-5	Münchenbuchsee, Zollikofen	Stöckere-Hirzenfeld	Kultur- und Naturlandschaft	Kulturlandschaft Stöckere Hirzenfeld
BM.L-Ü.2.6	L2-KN-6	Zollikofen, Kirchlindach	Chräbsbach	Kultur- und Naturlandschaft	Naturlandschaft Chräbsbach
BM.L-Ü.2.7	L2-KN-7	Wohlen bei Bern	Aare Thalmatt	Kultur- und Naturlandschaft	Naturlandschaft Thalmatt
BM.L-Ü.2.8	L2-SE-1	Bern	Niederbottigen	Siedlungserweiterung mit Freiraum	«Entwicklungsraum Niederbottigen; Schwergewicht Freiraum/Ökologie, landwirtschaftliche Nutzung, Ziel ist ein siedlungsprägender Grünraum»
BM.L-Ü.2.9	L2-SE-2	Bern, Köniz	Niederwangen	Siedlungserweiterung mit Freiraum	«Entwicklungsraum Niederwangen; Siedlungserweiterung in Abstimmung mit landwirtschaftlicher Nutzung und Qualitäten Freiraum/ Ökologie (u.a. Amphibienschutz im Bereich Rehhag). Bestehende geschützte Gebiete sollen erhalten werden, bei Siedlungserweiterung ist der Vernetzung Rechnung zu tragen und mindestens ein siedlungsprägender Grünraum (>2ha) zu realisieren.»
BM.L-Ü.2.10	L2-SE-3	Köniz	Schliern	Siedlungserweiterung mit Freiraum	Entwicklungsraum Schlieren; Schwergewicht Freiraum/Ökologie. Ziel ist bei allfälliger Siedlungsentwicklung ein siedlungsprägender Grünraum >2ha.
BM.L-Ü.2.11	L2-SE-4	Kehrsatz	Kehrsatz	Siedlungserweiterung mit Freiraum	Siedlungsentwicklung an der Gemeindegrenze Kehrsatz Richtung Wabern (Zusammenwachsen verhindern mit siedlungsprägendem Grünraum); der Vernetzung ist dabei Rechnung zu tragen (Verbindungen Raum Gurten/Köniztal zum Raum Gürbe/Aare

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name	Typ Raumbenster	Beschreibung
					ermöglichen) und bei grösseren Siedlungserweiterungen sind integral siedlungsprägende Grünräume zu schaffen.
BM.L-Ü.2.12	L2-SE-5	Ostermundigen, Muri	Wittikofen	Siedlungserweiterung mit Freiraum	Entwicklungsraum Wittikofen (vgl. Massnahme BM.S-VW.1.5/37/41, Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen «BE-Ost», Gemeinden Bern, Muri und Ostermundigen); bei einer Siedlungsentwicklung sind mittels siedlungsprägenden Grünräumen (Nutzung: Landwirtschaft, Ökologie, Erholungsräume) grossflächige Freiräume zu erhalten.
BM.L-Ü.2.13	L2-SE-6	Ostermundigen	Kreuzweg	Siedlungserweiterung mit Freiraum	Entwicklungsraum Ostermundigen: Siedlungsentwicklung bei gleichzeitiger Erhaltung der Freiraumzäsur Bärengaben – Bantiger; Schwergewicht Freiraum/Ökologie und landwirtschaftliche Nutzung. Ziel ist bei allfälliger Siedlungsentwicklung ein siedlungsprägender Grünraum >2ha.
BM.L-Ü.2.14	L2-W-1	Köniz, Bern	Könizbergwald	Wald mit Erholungsnutzung	Stark frequentierter Erholungswald
BM.L-Ü.2.15	L2-W-2	Köniz, Kehrsatz, Wald	Gurten	Wald mit Erholungsnutzung	Hausberg von Bern, regional bedeutender Erholungsraum; beinhaltet auch Teile des Ulmizbergs und das dazwischenliegende landwirtschaftlich genutzte Köniztal
BM.L-Ü.2.16	L2-W-3	Ostermundigen, Stettlen, Muri	Ostermundigeberg	Wald mit Erholungsnutzung	Stark frequentierter Erholungswald
BM.L-Ü.2.17	L2-W-4	Bolligen	Bantiger	Wald mit Erholungsnutzung	Stark frequentierter Erholungswald
BM.L-Ü.2.18	L2-W-5	Bolligen, Ittigen	Manneberg-Schwarzkopf	Wald mit Erholungsnutzung	Stark frequentierter Erholungswald
BM.L-Ü.2.19	L2-W-6	Moosseedorf, Münchenbuchsee, Zollikofen	Buchsiwald-Wiliwald	Wald mit Erholungsnutzung	Erholungsraum mit wichtigem Wildwechsel
BM.L-Ü.2.20	L2-W-7	Kirchlindach, Wohlen bei Bern	Riederewald	Wald mit Erholungsnutzung	Stark frequentierter Erholungswald mit Naturschutzgebieten
BM.L-Ü.2.21	L2-W-8	Bern, Bremgarten bei Bern, Kirchlindach	Bremgartenwald	Wald mit Erholungsnutzung	Stark frequentierter Erholungswald

Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume in der Agglomeration Bern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.L-Gr.1	0351.3.142	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
L-3		L-Gr Siedlungsprägender Grünraum	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Die siedlungsprägenden Grünräume liegen innerhalb oder am Rand der Stadt-/Siedlungslandschaft. Es handelt sich um bestehende oder noch zu sichernde parkähnliche oder landwirtschaftlich geprägte Freiräume von regionaler Bedeutung. Sie sind teilweise bereits raumplanerisch in Freihalte- oder Uferschutz zonen gesichert. Andere geeignete Gebiete, die bei einer wachsenden Siedlungsentwicklung die Naherholung und die Vernetzung der bestehenden Naherholungsräume gewährleisten, sind raumplanerisch zu sichern. Auf der Karte werden letztere lediglich mit einem Kreissymbol, die bereits bestehenden, abgrenzbaren siedlungsprägenden Grünräume mit einer konkreten Fläche gekennzeichnet.

Die noch zu sichernden siedlungsprägenden Grünräume sind meist auch Teile des Grünen Bandes.

Nutzung:

In den siedlungsprägenden Grünräumen spielen in der Regel viele, teils sehr unterschiedlichen Nutzungen eine Rolle. Durch diesen Umstand und ihre Lage im dicht besiedelten Raum entsteht generell eine hohe Nutzungsdichte. Der Nutzungsschwerpunkt der parkähnlichen siedlungsprägenden Grünräume ist die intensive Erholung. Hierzu gehören Bewegungsräume für Sport-, Freizeit- und Erlebnisangebote in Stadtparks sowie Kulturangebote mit Ausstellungsräumen im Freien oder vereinzelte Ruheoasen. Auch kulturelle Events, Sportveranstaltungen oder Naherholungsbetrieb (z. B. Gurten) sind möglich.

Weitere Funktionen sind der ökologische Ausgleich im Siedlungsgebiet, die Vernetzung von Erholungsräumen und die Erhaltung der Biodiversität sowie von extensiv gepflegten Flächen. Solche Flächen sind auch besonders für die Umweltbildung geeignet (z. B. Efenau und Aareraum).

Einzelne siedlungsprägende Grünräume sind heute massgeblich von der Landwirtschaft geprägt (z. B. Rörswil, Blinzerplateau). Im Falle von Siedlungserweiterungen sollen hier massgebliche Grünraumanteile mit noch im Rahmen von kommunalen Planungen zu bestimmendem Nutzungsmix (Landwirtschaft, Erholung, ökologische Infrastruktur, Natur) erhalten werden.

Massnahmen:

1. Die parkähnlichen Freiräume werden als Naherholungsräume ausgebildet und aufgewertet. Die ökologische Vernetzung der Grünräume und die Förderung der Biodiversität sind wichtige Zielsetzungen. Eine landwirtschaftliche Produktion ist nicht ausgeschlossen.
2. Bei der Erweiterung des Siedlungsgebietes sind die siedlungsprägenden Grünräume mitzuplanen und von den Gemeinden im Rahmen von Einzonungen unter Einbezug der betroffenen Grundeigentümer und der Bevölkerung grundeigentümerverbindlich zu sichern. Siedlungsprägende Grünräume können integrierende Bestandteile von Siedlungserweiterungen darstellen und schliessen sich demnach explizit nicht aus.
3. Im Typ «Siedlungserweiterung mit Freiraum» des Grünen Bandes ist als Teil eines qualitätssichernden Verfahrens jeweils mindestens ein siedlungsprägender Grünraum zu sichern. Diese sind von den Gemeinden im Rahmen von Einzonungen grundeigentümerverbindlich zu sichern.
4. Die Gemeinden schützen die bestehenden Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume im Rahmen der Ortsplanung grundeigentümerverbindlich.

Zweckmässigkeit	Nutzen
<p>Siedlungsprägende Grünräume</p> <ul style="list-style-type: none"> – strukturieren die Siedlung innerhalb oder am Rand der Stadt-/Siedlungslandschaft. Der Aareraum ist der wichtigste Teil und bildet das grüne Rückgrat, – gliedern die Kernagglomeration in Grünkorridore und Grüninseln, die für das Stadtklima wichtig sind, – schaffen wichtige Naherholungslandschaften (u. a. Spiel-, Sport- und Freiräume) und haben oft den Status von Stadtparks, – ermöglichen die ökologische Vernetzung und fördern die Biodiversität, – sind ein wichtiger Bestandteil zur Sicherung des Grünen Bandes, – werden in einzelnen Fällen weiterhin primär landwirtschaftlich genutzt, – benötigen zur Gewährleistung der Funktion als Naherholungsräume eine Mindestgrösse von etwa 2 ha. 	<p>Die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern und die Qualität der öffentlichen Räume zu verbessern, ist ein Hauptziel des RGSK 2021. Dies ist nur zu erreichen, wenn gleichzeitig auch die siedlungsprägenden Grünräume erhalten, städtebaulich sowie in Bezug auf ihre Nutzungsvielfalt gezielt aufgewertet und weiterentwickelt werden und bei allfälligen Entwicklungen – sei es im Rahmen von Siedlungserweiterungen oder Umstrukturierungen (vgl. BM.S-VW, BM.S-VA und BM.S-UV) – durch qualitätssichernde Verfahren in die Planung einbezogen und verbindlich gesichert werden.</p> <p>Des Weiteren wird eine Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen erreicht, indem die Flächen für die Naherholung gesichert werden.</p>
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.

Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Gem. Massnahmenbeschrieb	Gem. Massnahmen- beschrieb	Daueraufgabe
Federführung	Weitere Beteiligte	
Gemeinden in der Agglomeration Bern	Regionalkonferenz Bern-Mittelland Kanton (DIJ/AGR)	
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen		
Abhängigkeiten zum Massnahmenblatt BM.L-Ü.2		
Dokumente, Grundlagen		
<ul style="list-style-type: none"> – Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge – Karte RGSK I, 2012 – Reg. Richtplan Landschaft VRB – Stadtentwicklungskonzept STEK Bern, 2016 – Freiraumkonzept Bern, 2018 – Raumentwicklungsplan REP Köniz, 2013 		

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name	Merkmale/Herleitung	Nutzung	Künftige Nutzung	Ziele
BM.L-Gr.1.1		Bern	Botanischer Garten	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Kultur, Naherholung, Naturschutz	bereits gesichert	erhalten / entwickeln
BM.L-Gr.1.2		Bern	Bremgartenfriedhof	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Friedhof / Ruheinsel / Naherholung, Naturschutz	bereits gesichert	erhalten
BM.L-Gr.1.3		Bern	Brünnenpark	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Naherholung, Naturschutz	bereits gesichert	erhalten
BM.L-Gr.1.4	L3-SG-1	Bern	Egelsee-Wyssloch	RGSK I, STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept 2018 Stadt Bern, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Sport, Naherholung, Bildung, Familiengärten, Naturschutz, LW	bereits gesichert	erhalten / Stadtpark mit integrierten Nutzungen entwickeln
BM.L-Gr.1.5	L3-SG-9	Bern	Elfenau	RGSK I, STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Naherholung, Naturschutz, LW	bereits gesichert	erhalten
BM.L-Gr.1.6		Bern	Gaswerkareal	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Naherholung, Kultur, Naturschutz, Sport	bereits gesichert	erhalten / neuen Stadtpark mit entwickeln
BM.L-Gr.1.7		Bern	Goumörenmatte	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018	Naherholung, Bildung, Sport	bereits gesichert	erhalten / entwickeln
BM.L-Gr.1.8	L3-SG-3	Bern	Grosse Allmend	RGSK I, STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018	Sport, Veranstaltungen, Naherholung	bereits gesichert	erhalten / Stadtpark mit integrierten Nutzungen entwickeln
BM.L-Gr.1.9		Bern	Grosse Schanze	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018	Naherholung, Kultur, Bildung	bereits gesichert	erhalten / entwickeln

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name	Merkmale/Herleitung	Nutzung	Künftige Nutzung	Ziele
BM.L-Gr.1.10		Bern	Holligen Nord / Süd	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Familiengärten, Naherholung, Naturschutz, Kultur	bereits gesichert	erhalten / neuen Stadtpark entwickeln
BM.L-Gr.1.11		Bern	Kasernenwiese	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018	Naherholung	bereits gesichert	entwickeln / Nutzungsangebot verbessern
BM.L-Gr.1.12	L3-SG-2	Bern	Kleine Allmend	RGSK I, STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Sport- und Freizeit, Kultur, Naherholung, Infrastruktur, Naturschutz	bereits gesichert	erhalten / Stadtpark mit integrierten Nutzungen entwickeln
BM.L-Gr.1.13		Bern	Lentulushubel	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018	Naherholung, Bildung	bereits gesichert	erhalten / entwickeln
BM.L-Gr.1.14		Bern	Monbijoupark	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018	Naherholung	bereits gesichert	erhalten
BM.L-Gr.1.15	L3-SG-14	Bern	Niederbottigen	Grünes Band, RGSK I, STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018	LW, Weiler (Ortsbildschutz)	LW, urbaner Freiraum	sichern in OP, bei Siedlungserweiterung Freiraumanteil sichern
BM.L-Gr.1.16		Bern	Parkanlage Brückenstrasse	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Naherholung, Bildung, Naturschutz	bereits gesichert	erhalten
BM.L-Gr.1.17		Bern	Schosshaldenfriedhof	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Friedhof / Ruheinsel, Naturschutz	bereits gesichert	erhalten
BM.L-Gr.1.18		Bern	Springgarten	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Reitsport, Naherholung, Naturschutz	noch zu sichern	erhalten / neuen Stadtteilpark mit integrierten Nutzungen entwickeln
BM.L-Gr.1.19		Bern	Tierpark Dählhölzli	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Kultur, Naherholung, Naturschutz	bereits gesichert	erhalten / entwickeln

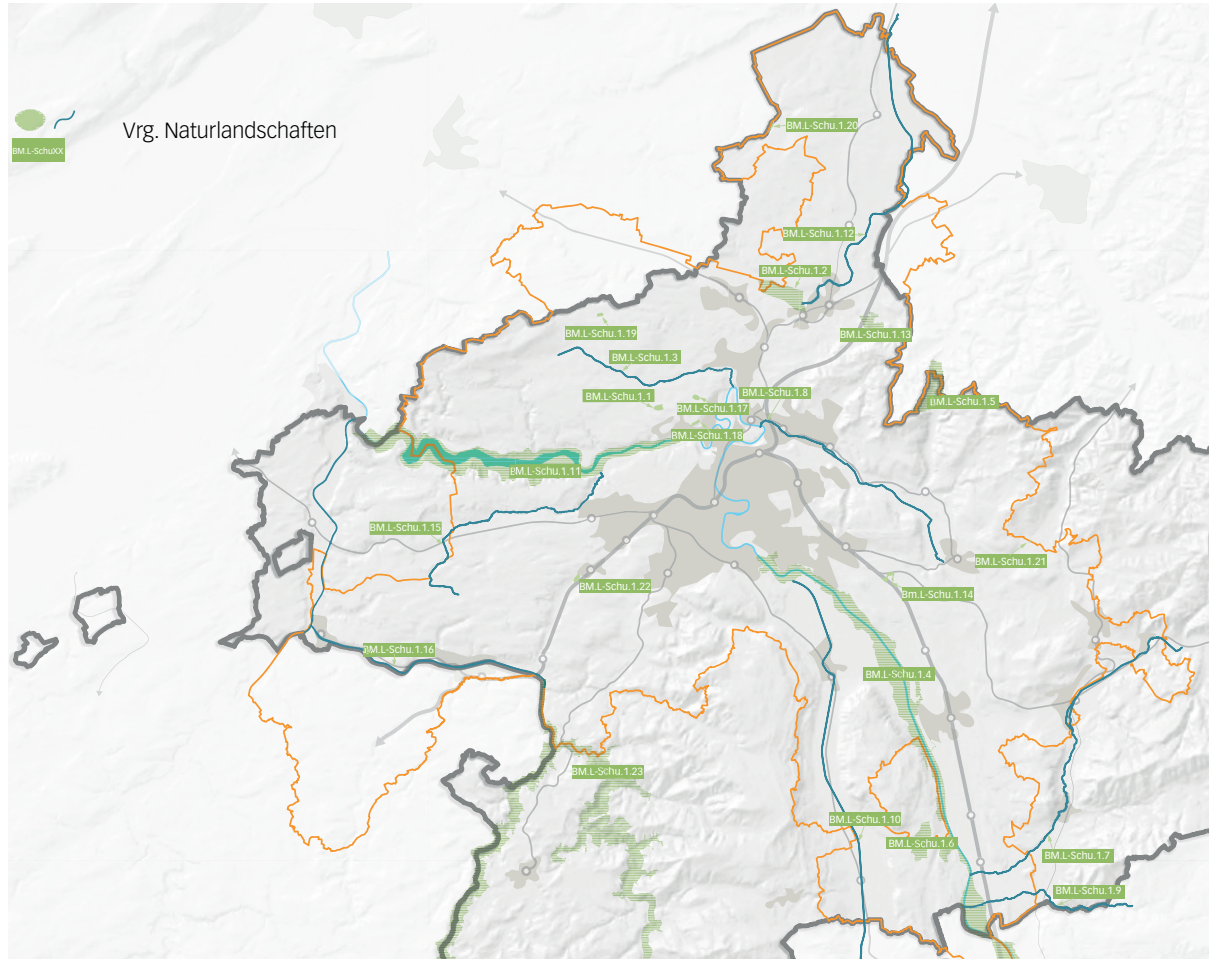
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name	Merkmale/Herleitung	Nutzung	Künftige Nutzung	Ziele
BM.L-Gr.1.20		Bern	Viererfeld	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018	Naherholung, Familiengärten, Sport	bereits gesichert	neuen Stadtteilpark mit integrierten Nutzungen entwickeln
BM.L-Gr.1.21		Bern	Weyermannshaus Bad	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018	Naherholung, Sport	bereits gesichert	erhalten / entwickeln
BM.L-Gr.1.22		Bern	Winterhalde	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Friedhof / Ruheinsel, Familiengärten, Naturschutz	bereits gesichert	erhalten / entwickeln
BM.L-Gr.1.23		Bern	Zentrum Paul Klee	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Naherholung, Kultur, Naturschutz	bereits gesichert	erhalten / Anbindung an Stadtteilpark Egelsee-Wyssloch
BM.L-Gr.1.24	L3-SG-5	Bern, Köniz	Weissenstein	RGSK I, Grünes Band, STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Naherholung, Sport, Naturschutz	bereits gesichert	erhalten
BM.L-Gr.1.25	L3-SG-16	Bern, Ostermündigen, Stettlen	Bern Ost	STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Grünes Band, RGSK I	Naherholung, LW	Urbaner Freiraum, Vernetzung, Naherholung, LW	sichern in OP, bei Siedlungserweiterung Freiraumanteil sichern
BM.L-Gr.1.26	L3-SG-8	Bremgarten, Bern, Köniz, Ittigen, Zollikofen	Aarelauf	RGSK I, STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	Naherholung, Naturschutz, Vernetzung	Flusslandschaft	Projekt Aareschlaufen umsetzen
BM.L-Gr.1.27	L3-SG-7	Kehrsatz	Breitenacher, Nessleren	Grünes Band, tw. RGSK I	Naherholung, LW	Siedlungstrennung, Vernetzung Wald, Aare	sichern in OP, Nahtstelle Siedlungserweiterung
BM.L-Gr.1.28	L3-SG-12	Köniz	Bannholz	Grünes Band, RGSK I	LW	LW, urbaner Freiraum, Vernetzung	sichern in OP, bei Siedlungserweiterung Freiraumanteil sichern
BM.L-Gr.1.29	L3-SG-10	Köniz	Blinzernplateau	RGSK II	Naherholung, LW	LW, Vernetzung, Naherholung	bei Siedlungserweiterung Freiraumanteil sichern, Aufwertung

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name	Merkmale/Herleitung	Nutzung	Künftige Nutzung	Ziele
BM.L-Gr.1.30	L3-SG-6	Köniz	Gurten Rodelbahn	Grünes Band	Naherholung, Downhill, Schlitteln, LW, Aussichtsberg	bereits gesichert	erhalten, Besucherlenkung
BM.L-Gr.1.31	L3-SG-4	Köniz	Liebefeld Park	RGSK II	Naherholung	bereits gesichert	erhalten
BM.L-Gr.1.32	L3-SG-13	Köniz, Bern	Juch / Rehhag	Grünes Band, RGSK I, STEK 2016 Stadt Bern, Freiraumkonzept Stadt Bern 2018, Naturkarte Biodiversitätskonzept der Stadt Bern 2014	LW	LW, Naherholung, Naturschutz	sichern in OP
BM.L-Gr.1.33	L3-SG-11	Muri	Murifeld	Grünes Band, RGSK I	LW	LW, urbaner Freiraum	sichern in OP
BM.L-Gr.1.34	L3-SG-15	Ostermundigen	Chrützweg	Grünes Band, RGSK I	LW	Urbaner Freiraum, Naherholung, LW	sichern in OP, bei Siedlungserweiterung Freiraumanteil sichern

Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer in der Agglomeration Bern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.L-Schu.1	0351.3.143	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
L-4		L-Schu Landschaftsschutzgebiet	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Bei den Vorranggebieten Naturlandschaften handelt es sich um geschützte Landschaften wie Moorlandschaften, Auengebiete, Flachmoore, Hoch- und Übergangsmoore sowie Trockenwiesen von nationaler Bedeutung. Zudem gehören Naturschutzgebiete, Trockenstandorte und Feuchtgebiete des Kantons Bern zu den Naturlandschaften. Zusätzlich sind die Gewässer von regionaler Bedeutung bezüglich Natur als Vorranggebiete Naturlandschaft bezeichnet.

Die Vorranggebiete Naturlandschaften werden oft von Landwirten bewirtschaftet und gepflegt. Sie üben aufgrund ihrer Attraktivität eine starke Anziehungskraft auf Erholungssuchende aus.

Nutzung:

Der Nutzungsschwerpunkt ist die Erhaltung der Natur und Landschaft von besonderer Qualität, von Schutz- und Freihaltegebieten, von Vernetzungsräumen und -korridoren.

In den Vorranggebieten Naturlandschaften sind extensive Erholung, Beobachtungsräume, Velo- und Wanderwege, Ruheräume sowie teilweise Wassersport (z. B. Wohlensee) möglich.

Eine land- und forstwirtschaftliche Nutzung zur Pflege von Schutzgebieten, Moorlandschaften oder entlang von Gewässern ist erwünscht bzw. vorzusehen. Diese Nutzung (inkl. Wasserbezug für die Bewässerung von landwirtschaftlichen Kulturen) ist gemäss der modularen Arbeitshilfe der BPUK, LDK, BAFU, ARE und BLW «Festlegung und Nutzung des Gewässerraums in der Schweiz» (2019) und weiteren Erlassen, z. B. Regierungsratsbeschlüssen (Schutzbeschlüssen) vorzunehmen. Entlang von Gewässern ist der Übergang zum landwirtschaftlich intensiv genutzten Gebiet sorgfältig zu planen und überkommunal abzustimmen. Die Nutzung richtet sich nach bestehenden Instrumenten (kommunale Nutzungsplanung, DZV, LQB).

Massnahmen:

1. Den übergeordneten Schutz von Bund und Kanton unterstützen und umsetzen.
2. Renaturierungsmassnahmen in Vorranggebieten Naturlandschaften sind generell zu unterstützen, speziell bei Hochwasserschutzprojekten.
3. Abstimmen der extensiven Erholung mit der land- und waldwirtschaftlichen Nutzung sowie mit Schutz und Renaturierung der Vorranggebiete Naturlandschaften, insbesondere entlang von Gewässern. In Vorranggebieten Naturlandschaften ist die Naherholung gelenkt und die Naturwerte sind dokumentiert. Naherholungssuchende werden für die Natur- und Landschaftswerte und die Rolle der Land- und Forstwirtschaft in diesem Zusammenhang sensibilisiert. Naturlandschaften bieten einen hohen Erlebniswert und werden bei entsprechender Eignung in Wert gesetzt. Dafür geeignete Instrumente sind zu prüfen.
4. In Vorranggebieten Naturlandschaften an Gewässern, die ausserhalb der Siedlungsgebiete liegen, richtet sich die landwirtschaftliche Bewirtschaftung nach den bestehenden Bestimmungen und Vorgaben gemäss DZV, LQB und weiteren Bewirtschaftungsverträgen (z. B. im Rahmen von Gewässerrichtplanungen). Es ist dabei auf eine überkommunale Koordination zu achten.
5. Entlang von Gewässern, die durch Siedlungsgebiete führen, sind auf kommunaler Ebene wo möglich und sinnvoll ökologische Aufwertungen oder Biodiversitätsförderung im Siedlungsgebiet vorzunehmen.
6. Beleuchtungsinfrastrukturen insbesondere entlang von Gewässern sind nur wo wirklich nötig und entsprechend der SIA-Norm 491 auszugestalten.

Zweckmässigkeit	Nutzen	
Die Vorranggebiete Naturlandschaften haben den Schutz und die Erhaltung von Landschaft, Flora, Fauna und den ökologischen Ausgleich zum Ziel. Die land- und forstwirtschaftliche Nutzung in Schutzgebieten erfolgt in der Regel gemäss Verträgen. An Gewässern ausserhalb der Siedlungsgebiete ist der Übergang zur landwirtschaftlichen Nutzung sorgfältig zu planen und überkommunal abzustimmen. Sie dienen zudem teilweise der extensiven Erholung.	Die Verringerung der Zersiedlung wird durch den Schutz der Naturräume begünstigt. Durch die koordinierte Aufwertung der Gewässerräume und den Schutz der Naturlandschaften wird eine Verminderung der Flächenbeanspruchung und die Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen erreicht. Die Erholungs- und Freizeitnutzung werden in den wertvollen Räumen gelenkt.	
Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Gem. Massnahmenbeschrieb	Gem. Massnahmenbeschrieb	Daueraufgabe
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel	
Nicht relevant.	Nicht relevant.	
Federführung	Weitere Beteiligte	
Gemeinden	Regionalkonferenz Bern-Mittelland Kanton (DIJ/AGR, WEU/AWN/LANAT)	
Koordinationsstand		
Festsetzung		
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen		
Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:		
<ul style="list-style-type: none"> – BM.L-Ü.2 – Massnahmenpaket BM.L-Schu.2 – Massnahmenpakete BM.L-Ü.3 und BM.L-Ü.4 – BM.T-Ü.1 und BM.T-Ü.2 		
Dokumente, Grundlagen		
<ul style="list-style-type: none"> – Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge – Modulare Arbeitshilfe zur Festlegung und Nutzung des Gewässerraums in der Schweiz, 2019 – Strategische Revitalisierungsplanungen 2016–2035 (Kanton Bern, GEKOB2014) – Regionale Waldpläne Kanton Bern (AWN) www.vol.be.ch/vol/de/index/wald/wald/erhalten/raump lanung/planung_rwp.html 		

- Karte RGSK I, 2012
 - Kantonale und nationale Inventare
-

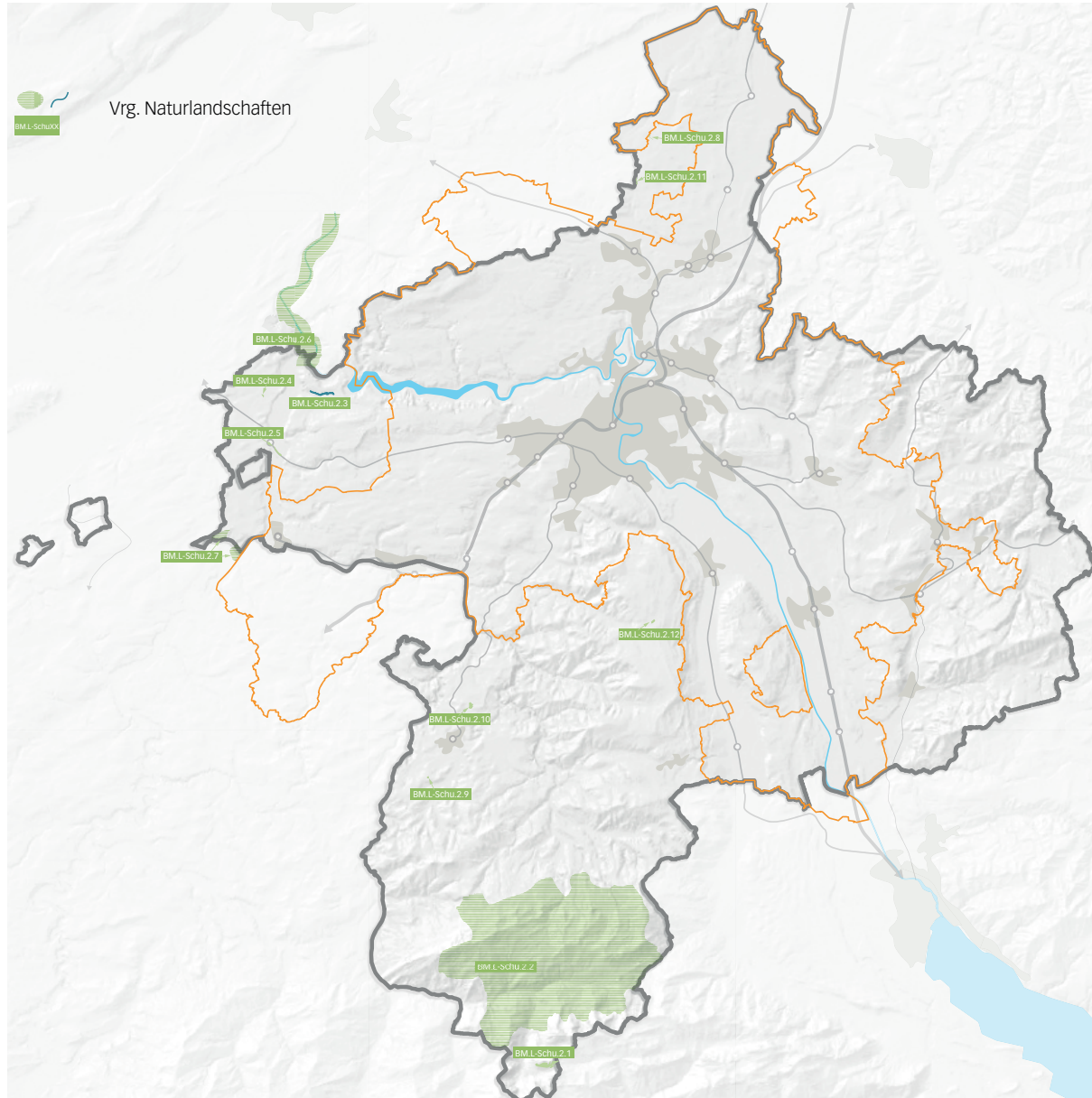
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name	Merkmale/Herleitung	Nutzung	Künftige Nutzung	Ziele
BM.L-Schu.1.1	L4-NL-1	Wohlen bei Bern	Lörmösl	NSG Lörhoos	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Trockenwiesen und Weiden	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.1.2	L4-NL-3	Moosseedorf, Münchenbuchsee, Urtenen-Schönbühl	Moossee	NSG (leicht ergänzt)	Vernetzungsraum, extensive Erholung, Badi, Golf	Flachmoor	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.1.3	L4-NL-4	Kirchlindach, Meikirch, Zollikofen	Chräbsbach	Gewässerraum von regionaler Bedeutung	Landwirtschaft, extensive Erholung	Fliessgewässer	Abgrenzung Gewässerbereich festlegen, Revitalisierung
BM.L-Schu.1.4	L4-NL-6	Kehrsatz, Köniz, Kiesen bis Muri, Jaberg	Aare	NSG, Auenlandschaft, BLN, Moorlandschaft, RGSK I	Uferwege, Wassersport	Flussraum, Auen, Flora und Fauna	Nachhaltiger Hochwasserschutz Aare Thun-Bern
BM.L-Schu.1.5	L4-NL-7	Vechigen	Lindental	NSG	Extensive Erholung	Geologie, Molassefelsen	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.1.6	L4-NL-8	Kirchdorf, Gerzensee	Gerzensee	NSG, Teilrichtplan Aaretal (hochempfindliche Landschaft)	Naturschutz, extensive Erholung	Naturdenkmal, Landschaftsbild	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.1.7	L4-NL-9	Kiesen bis Bowil	Chise	Gewässerraum von regionaler Bedeutung	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Fliessgewässer	Abgrenzung Naturlandschaft festlegen, Hochwasserprojekt umsetzen
BM.L-Schu.1.8	L4-NL-10	Ittigen, Worb	Worble	Gewässerraum von regionaler Bedeutung, Siedlungsprägender Grünraum RGSK I	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Fliessgewässer	Abgrenzung Naturlandschaft festlegen, Hochwasserprojekt umsetzen
BM.L-Schu.1.9	L4-NL-11	Kiesen bis Brenzikofen	Rotache	Gewässerraum von regionaler Bedeutung	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Fliessgewässer	Abgrenzung Naturlandschaft festlegen, Renaturierung
BM.L-Schu.1.10	L4-NL-12	Belp, Kehrsatz, Thurnen, Toffen	Gürbe	Gewässerraum von regionaler Bedeutung, Siedlungsprägender Grünraum RGSK I	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Fliessgewässer	Abgrenzung Naturlandschaft festlegen, Renaturierung
BM.L-Schu.1.11	L4-NL-16	Bern, Wohlen bei Bern, Mühleberg, Frauenkappelen	Wohlensee Flusslandschaft	Gewässerraum / Flusslandschaft gem. Landschaftstyp	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Flusslandschaft	Schutz- und Freihaltegebiet

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name	Merkmale/Herleitung	Nutzung	Künftige Nutzung	Ziele
BM.L-Schu.1.12	L4-NL-18	Moosseedorf bis Schalunen	Urtenen	VRB, Gewässerraum von regionaler Bedeutung	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Flusslandschaft	Abgrenzung Naturlandschaft festlegen, Projekt Urtenenbach umsetzen
BM.L-Schu.1.13	L4-NL-19	Bäriswil	Bermoos	Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung	Naturschutz, extensive Erholung	Feuchtgebiet	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.1.14	L4-NL-20	Worb	Rüfenachtmoos	Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung	Naturschutz, extensive Erholung	Flachmoor	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.1.15	L4-NL-21	Bern, Frauenkappelen	Gäbelbach	Gewässerraum von regionaler Bedeutung	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Fliessgewässer	Abgrenzung Naturlandschaft festlegen, Renaturierung
BM.L-Schu.1.16	L4-NL-22	Mühleberg, Neuenegg, Ferrenbalm, Kriechenwil, Laupen, Wileroltigen	Sense / Saane	Gewässerraum / Flusslandschaft gem. Landschaftstyp NSG	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Fliessgewässer	Naturlandschaft festlegen, Renaturierung, Koordination mit Gewässerentwicklungskonzept "Sense 21"
BM.L-Schu.1.17	L4-NL-24	Kirchlindach	Büselimoos	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Übergangsmoor	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.1.18	L4-NL-25	Bremgarten	Hoger	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Trockenstandort	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.1.19	L4-NL-26	Meikirch	Widi, Grächwil	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Flachmoor	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.1.20	L4-NL-27	Fraubrunnen	Länggengraben	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Künstliche Auenlandschaft	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.1.21	L4-NL-32	Worb	Enggisteinmoos	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Wasserfläche mit Verlandungszonen	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.1.22	L4-NL-33	Köniz	Erlen	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Teich für Amphibien	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.1.23	L4-NL-35	Köniz bis Guggisberg	Sense / Schwarzwasser	Gewässerraum / Aueninventar BLN, NSG	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Naturnahe Flusslandschaft	Schutz- und Freihaltegebiet

Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.L-Schu.2	-	-	-
Frühere Nr.		Kategorie	
L-4		L-Schu Landschaftsschutzgebiet	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Bei den Vorranggebieten Naturlandschaften handelt es sich um geschützte Landschaften wie Moorlandschaften, Auengebiete, Flachmoore, Hoch- und Übergangsmoore sowie Trockenwiesen von nationaler Bedeutung. Zudem gehören Naturschutzgebiete, Trockenstandorte und Feuchtgebiete des Kantons Bern zu den Naturlandschaften. Zusätzlich sind die Gewässer von regionaler Bedeutung bezüglich Natur als Vorranggebiete Naturlandschaft bezeichnet.

Die Vorranggebiete Naturlandschaften werden oft von Landwirten bewirtschaftet und gepflegt. Sie üben aufgrund ihrer Attraktivität eine starke Anziehungskraft auf Erholungssuchende aus.

Nutzung:

Der Nutzungsschwerpunkt ist die Erhaltung der Natur und Landschaft von besonderer Qualität, von Schutz- und Freihaltegebieten, von Vernetzungsräumen und -korridoren.

In den Vorranggebieten Naturlandschaften sind extensive Erholung, Beobachtungsräume, Velo- und Wanderwege, Ruheräume sowie teilweise Wassersport (z. B. Wohlensee) möglich.

Eine land- und forstwirtschaftliche Nutzung zur Pflege von Schutzgebieten, Moorlandschaften oder entlang von Gewässern ist erwünscht bzw. vorzusehen. Diese Nutzung (inkl. Wasserbezug für die Bewässerung von landwirtschaftlichen Kulturen) ist gemäss der modularen Arbeitshilfe der BPUK, LDK, BAFU, ARE und BLW «Festlegung und Nutzung des Gewässerraums in der Schweiz» (2019) und weiteren Erlassen, z. B. Regierungsratsbeschlüssen (Schutzbeschlüssen) vorzunehmen. Entlang von Gewässern ist der Übergang zum landwirtschaftlich intensiv genutzten Gebiet sorgfältig zu planen und überkommunal abzustimmen. Die Nutzung richtet sich nach bestehenden Instrumenten (kommunale Nutzungsplanung, DZV, LQB).

Massnahmen:

1. Den übergeordneten Schutz von Bund und Kanton unterstützen und umsetzen.
2. Renaturierungsmassnahmen in Vorranggebieten Naturlandschaften sind generell zu unterstützen, speziell bei Hochwasserschutzprojekten.
3. Abstimmen der extensiven Erholung mit der land- und waldwirtschaftlichen Nutzung sowie mit Schutz und Renaturierung der Vorranggebiete Naturlandschaften, insbesondere entlang von Gewässern. In Vorranggebieten Naturlandschaften ist die Naherholung gelenkt und die Naturwerte sind dokumentiert. Naherholungssuchende werden für die Natur- und Landschaftswerte und die Rolle der Land- und Forstwirtschaft in diesem Zusammenhang sensibilisiert. Naturlandschaften bieten einen hohen Erlebniswert und werden bei entsprechender Eignung in Wert gesetzt. Dafür geeignete Instrumente sind zu prüfen.
4. In Vorranggebieten Naturlandschaften an Gewässern, die ausserhalb der Siedlungsgebiete liegen, richtet sich die landwirtschaftliche Bewirtschaftung nach den bestehenden Bestimmungen und Vorgaben gemäss DZV, LQB und weiteren Bewirtschaftungsverträgen (z. B. im Rahmen von Gewässerrichtplanungen). Es ist dabei auf eine überkommunale Koordination zu achten.
5. Entlang von Gewässern, die durch Siedlungsgebiete führen, sind auf kommunaler Ebene wo möglich und sinnvoll ökologische Aufwertungen oder Biodiversitätsförderung im Siedlungsgebiet vorzunehmen.
6. Beleuchtungsinfrastrukturen insbesondere Entlang von Gewässern sind nur wo wirklich nötig und entsprechend der SIA-Norm 491 auszugestalten.
7. In der Moorlandschaft Nr. 163 Gurnigel-Gantrisch gilt die rechtskräftige Moorlandschaftsplanung. In der traditionellen Kulturlandschaft, geprägt von der Wald- und Alpwirtschaft sowie naturnaher Lebensräume für Pflanzen und Tiere, sind die traditionelle Alpwirtschaft zu fördern, Gebiete offen zu halten, Lebensräume für Pflanzen und Tiere zu schützen und die Wasserrückhaltung zu fördern. Die Naherholung und touristische Nutzung im Gebiet sind aktiv zu gestalten und zu lenken.

Zweckmässigkeit	Nutzen	
Die Vorranggebiete Naturlandschaften haben den Schutz und die Erhaltung von Landschaft, Flora, Fauna und den ökologischen Ausgleich zum Ziel. Die land- und forstwirtschaftliche Nutzung in Schutzgebieten erfolgt in der Regel gemäss Verträgen. An Gewässern ausserhalb der Siedlungsgebiete ist der Übergang zur landwirtschaftlichen Nutzung sorgfältig zu planen und überkommunal abzustimmen. Sie dienen zudem teilweise der extensiven Erholung.	Die Verringerung der Zersiedlung wird durch den Schutz der Naturräume begünstigt. Durch die koordinierte Aufwertung der Gewässerräume und den Schutz der Naturlandschaften wird eine Verminderung der Flächenbeanspruchung und die Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen erreicht. Die Erholungs- und Freizeitnutzung werden in den wertvollen Räumen gelenkt.	
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel	
Nicht relevant.	Nicht relevant.	
Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Gem. Massnahmenbeschrieb	Gem. Massnahmenbeschrieb	Daueraufgabe
Federführung	Weitere Beteiligte	
Gemeinden	Regionalkonferenz Bern-Mittelland Kanton (DIJ/AGR, WEU/AWN/LANAT)	

Koordinationsstand

Festsetzung

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:

- BM.L-Ü.2
 - Massnahmenpaket BM.L-Schu.1
 - Massnahmenpakete BM.L-Ü.3 und BM.L-Ü.4
 - BM.T-Ü.1 und BM.T-Ü.2
-

Dokumente, Grundlagen

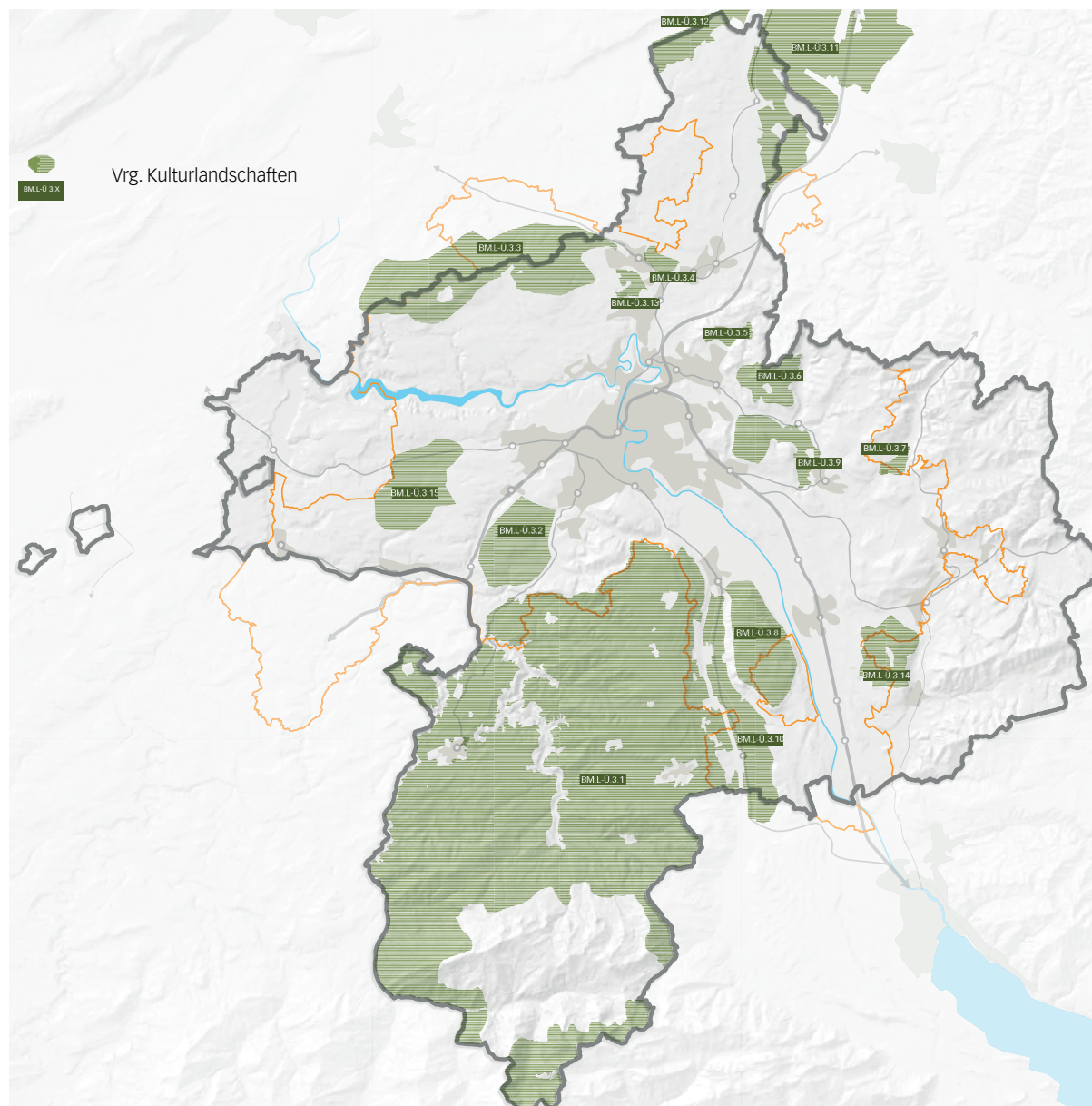
- Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge
 - Modulare Arbeitshilfe zur Festlegung und Nutzung des Gewässerraums in der Schweiz, 2019
 - Strategische Revitalisierungsplanungen 2016–2035 (Kanton Bern, GEKOB2014)
 - Regionale Waldpläne Kanton Bern (AWN) www.vol.be.ch/vol/de/index/wald/wald/erhalten/raumplanung/planung_rwp.html
 - Karte RGSK I, 2012
 - Kantonale und nationale Inventare
-

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name	Merkmale/Herleitung	Nutzung	Künftige Nutzung	Ziele
BM.L-Schu.2.1	L4-NL-2	Guggisberg	Grencheberg TWW	TWW von nationaler Bedeutung	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Trockenwiesen und Weiden	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.2.2	L4-NL-5	Guggisberg, Riggisberg, Rüeggisberg, Rüscheegg	Moorlandschaft Gurnigel / Gantrisch	Moorlandschaft von nationaler Bedeutung	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Moorlandschaft	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.2.3	L4-NL-13	Mühleberg	Marfeldingenbach	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Bach mit Uferbestockung	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.2.4	L4-NL-14	Ferenbalm	Gurbrü	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Feuchtgebiet	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.2.5	L4-NL-15	Ferenbalm	Bahndamm Gummenau	TWW von nationaler Bedeutung	Naturschutz, Vernetzungsraum	Trockenwiese	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.2.6	L4-NL-17	Golaten, Radelfingen	Niederriedsee Saane	VRB, Gewässerraum von regionaler Bedeutung	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Flusslandschaft	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.2.7	L4-NL-23	Kriechenwil, Kleinbösinggen	Röselisee	Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung	Naturschutz, extensive Erholung	Feuchtgebiet	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.2.8	L4-NL-28	Iffwil	Hintermoos	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Weiher	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.2.9	L4-NL-29	Schwarzenburg	Waldgasse	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Verschiedene Tümpel und Teiche	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.2.10	L4-NL-30	Schwarzenburg	Gänsemoos	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Hochmoor	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.2.11	L4-NL-31	Zuzwil	Paradiesli	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Hangmoor	Schutz- und Freihaltegebiet
BM.L-Schu.2.12	L4-NL-34	Niedermuhlem	Torfhölzli	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Bewaldetes Hochmoor	Schutz- und Freihaltegebiet

Vorranggebiete Kulturlandschaften in der Agglomeration Bern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.L-Ü.3	0351.3.144	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
L-5		L-Ü Übriger Inhalt Landschaft	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Die Vorranggebiete Kulturlandschaften werden meist land- oder forstwirtschaftlich genutzt. Ihre besondere Eigenheit und Schönheit (wie Schluchten, Aussichtslage, offene Ebene, naturnahe Lebensräume, ortstypische strukturreiche Landschaften u. ä.) weisen regionale Bedeutung auf. Einzigartige Landschaften, für die Schweiz typische Landschaften und Naturdenkmäler der Region Bern-Mittelland sind im Bundesinventar BLN (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung) aufgeführt und werden übernommen.

Die Vorranggebiete Kulturlandschaften sind durch Streusiedlungen, Weiler und einzelne Ortschaften mit teilweise kulturhistorisch wertvollen Baugruppen und Einzelbauten geprägt. Einzelne Weiler sind im ISOS (Bundesinventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung) enthalten. Offene Ebenen aus dem KLEK (Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept) sind ebenfalls aufgeführt. Regional bedeutende Aussichtshügel bilden einen Bestandteil. Die Vorranggebiete Kulturlandschaften sind auch für die Erholungsnutzung von grosser Bedeutung.

Das RGSK/AP macht keine flächendeckenden Aussagen zum Umgang mit der Landschaft, sondern zeigt aus Sicht der Region, wo ein besonders hohes Gewicht auf den Erhalt und die Pflege der Landschaft gelegt werden muss (u. a. vorliegende Vorranggebiete Kulturlandschaft).

Nutzung:

Die angestrebte Erhaltung und Entwicklung der Landschaft bedingt eine Erhaltung des Kulturlandes und eine flächendeckende Bewirtschaftung. Der Nutzungsschwerpunkt ist somit die landwirtschaftliche Produktion mit der Versorgung der Region mit frischen Produkten sowie die Forstwirtschaft. Bedingt durch die Vielfältigkeit der Kulturlandschaften, die unterschiedlichen Böden, Strukturen und Höhenlagen, sind auch die Landwirtschaftsbetriebe sehr divers ausgestaltet. Vieh- und Alpwirtschaft, Gemüsebetriebe, Ackerbau, Obst- und Beerenplantagen und verschiedene Tierhaltungen tragen zur heutigen abwechslungsreichen Landschaft im Berner Mittelland bei und prägen diese zusammen mit den Wäldern massgeblich. In Siedlungsnähe findet eine verstärkte Erholungsnutzung statt, die eine Selbstvermarktung regionaler Produkte begünstigt. Die Waldgebiete sollen weiterhin forstwirtschaftlich genutzt und nachhaltig bewirtschaftet werden.

Der ökologische Ausgleich in Vernetzungsräumen und -korridoren ist auf die landwirtschaftlichen Nutzflächen angewiesen und wird mit den bestehenden Instrumenten (Vernetzungsprojekte nach DZV) vielerorts bereits umgesetzt.

Für den Erhalt der ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten der Region Bern-Mittelland ist eine sorgfältige bauliche Entwicklung insbesondere auch in den Gebieten ausserhalb der Bauzone eine wichtige Voraussetzung. Das Erstellen betriebsnotwendiger landwirtschaftlicher Bauten und Anlagen ist in der Regel weiterhin möglich. Bezüglich Standort, Dimension und Materialien sollen diese aber mit Rücksicht auf die landschaftlichen und baukulturellen Qualitäten der Umgebung sorgfältig und in Abstimmung mit kommunalen Landschaftsplanungen entwickelt werden.

Die Vorranggebiete Kulturlandschaften dienen oft auch als Erholungsgebiete; etliche schöne Aussichtslagen sind darin enthalten. Entsprechend finden sich hier viele Bewegungsräume für verschiedene Freizeit- und Erlebnisangebote, Velo- und Wanderwege, Ruheräume sowie Aussichtspunkte.

Massnahmen:

1. Die Landschaftsqualitäten sind in enger Zusammenarbeit mit der Land- und Waldwirtschaft zu sichern, zu entwickeln und nach Möglichkeit durch Förderung der Struktur, Sorten- und Artenvielfalt mittels bestehender Instrumente ökologisch aufzuwerten.
2. Bei der Überarbeitung der kommunalen Ortsplanungen sind die Vorranggebiete Kulturlandschaften in der Regel als Landschaftsschutz- oder als Landschaftsschongebiete (gemäss Musterbaureglement) auszuscheiden. Dabei ist auch ein aktueller und künftiger, auf zu erwartenden agrarpolitischen Entwicklungen basierender Bedarf an betriebsnotwendigen landwirtschaftlichen Bauten und Anlagen abzuklären und unter Berücksichtigung der kommunalen Gegebenheiten sorgfältig in die Landschaftsplanung einzubeziehen. Intensivlandwirtschaftszonen sind nur in Ausnahmefällen nach erfolgter (über-)kommunaler Standortevaluation sowie in Abstimmung mit Landschafts- und Ortsbildschutz möglich. Allenfalls tangierte Nachbargemeinden und betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sind frühzeitig in den Prozess einzubinden. Abweichungen in der kommunalen Planung vom RGSK 2021 sind mit einer Interessenabwägung nachvollziehbar auszuweisen.
3. Schaffen von gezielten Bewegungsräumen für verschiedene Freizeit- und Erlebnisangebote, Velo- und Wanderwege, Ruheräume sowie Aussichtspunkte in Abstimmung mit den land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen sowie den Schutzinteressen von Natur und Landschaft.
4. In den Landwirtschaftsflächen, die nicht als Vorranggebiete ausgeschieden werden, gelten die bestehenden Gesetze und Vorschriften. Die Gemeinden sind verpflichtet, in der kommunalen Nutzungsplanung die Landschaftsthematik auf ihrem Gemeindegebiet vollumfänglich anzugehen. Grundsätzlich ist flächendeckend und insbesondere in un bebauten Räumen grosse Sorgfalt in der baulichen Weiterentwicklung angezeigt. Kommunale Landschaftsschutz- und -schongebiete auch auf vom RGSK 2021 nicht vorgesehenen Vorranggebieten sind – sofern keine anderen übergeordneten Interessen tangiert werden – zulässig.
5. Das Thema Landschaft ist auf Stufe Region mit den Massnahmen Landschaft des RGSK 2021 behandelt. Weil für das vorliegende Massnahmenblatt der Koordinationsstand Zwischenergebnis gilt, werden die diesbezüglichen Inhalte (Landschaftsschon- und -schutzgebiete) aus sechs

bestehenden teilregionalen Richtplänen (vgl. Literatur / Grundlegendokumente weiter unten) ebenfalls im Koordinationsstand Zwischenergebnis beibehalten. Die Überprüfung und Konsolidierung (Festsetzung) der Vorranggebiete nach Vorgabe des Kantons und in Abstimmung mit den weiteren regionalen Planungen (z. B. Regionaler Richtplan Windenergie, ADT) erfolgt im Rahmen der Massnahme BM.L-Ü.5 „Überprüfung der regionalen Landschaftsinhalte“.

Diese Planungen – insbesondere Hinweise auf Landschaften mit besonderer Eigenart, Schönheit und Erholungswert oder naturnahen Lebensräumen – sowie die daraus erstellte Karte der regionalen Landschaftsschutz- und Landschaftsschongebiete bilden insbesondere bei der Bearbeitung von kommunalen Landschaftsplanungen wichtige Informationsquellen.

6. In Vorranggebieten Kulturlandschaften sind in gemeindeübergreifenden Geländekammern (z. B. Gürbetaler Ebene, Hügelland des Schwarzenburgerlandes, Belpberg-Gerzensee, usw.) Projekte zur nachhaltigen Erhaltung und Entwicklung des Produktions- und Kulturgutes Landschaft zu fördern (bspw. Landschaftsentwicklungskonzepte, landwirtschaftliche Planungen, nachhaltige Meliorationen).
7. In Vorranggebieten Kulturlandschaft wird Verkehrsinfrastruktur in die bestehenden Siedlungen und Landschaften besonders sorgfältig integriert. Insbesondere gilt es, gewachsene typische Ortsbilder, Strassenräume oder Landschaftsräume nicht zu beeinträchtigen.

Zweckmässigkeit Die Massnahme führt zum Erhalt der nachhaltigen land- und forstwirtschaftlichen Bodenbewirtschaftung. Der Landschaftscharakter, speziell die landschaftliche Offenheit und Weite mit grossflächigen, unverbauten Ebenen gemäss KLEK 2020, wird erhalten und mittels bestehenden Instrumenten (z. B. Projekte nach DZV oder LQB) weiter aufgewertet. Die Förderung von Sorten- und Artenvielfalt (Biodiversität) und der ökologischen Vernetzung ist erwünscht. Im Sinne der haushälterischen Bodennutzung ist die Siedlungsentwicklung zu begrenzen und die schutzwürdigen Ortsbilder und ihre Umgebung (teilweise im ISOS) sind zu erhalten. Besondere Rücksicht ist bei der Beeinträchtigung exponierter Aussichtspunkte geboten.	Nutzen Durch das Ausscheiden der wertvollen Kulturlandschaften und deren Schutz in der Ortsplanungsrevision wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert, die Verringerung der Zersiedlung erreicht und die Landschaft trotz Siedlungsdruck erhalten. Eine Verminderung der Flächenbeanspruchung und eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen und deren Qualitäten wird durch das Begrenzen der Siedlungen und das Ausscheiden von Landschaftsschon- oder -schutzgebieten erreicht. Fruchtfolgeflächen werden dadurch geschützt und eine sorgfältige Landschaftsplanung allfälligen anderweitigen Planungen vorangesetzt.				
Kosten (Mio CHF) Nicht relevant.	Finanzierungsschlüssel Nicht relevant.				
Stand der Planung Gem. Massnahmenbeschrieb	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Umsetzungsschritte</td> <td style="width: 50%;">Termine</td> </tr> <tr> <td>Gem. Massnahmenbeschrieb</td> <td>Daueraufgabe</td> </tr> </table>	Umsetzungsschritte	Termine	Gem. Massnahmenbeschrieb	Daueraufgabe
Umsetzungsschritte	Termine				
Gem. Massnahmenbeschrieb	Daueraufgabe				
Federführung Gemeinden (Nr. 1 bis 5, 7) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 6)	Weitere Beteiligte Regionalkonferenz Bern-Mittelland Kanton (DIJ/AGR, WEU/AWN/LANAT)				
Koordinationsstand Zwischenergebnis					
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern: <ul style="list-style-type: none"> – Massnahmenpaket BM.L-Ü.2 – Massnahme BM.L-Ü.5 – Massnahmenpaket BM.L-Schu.1 und BM.L-Schu.2 – Massnahmenpaket BM.L-Tg.1 – BM.S-Bgo.1 					
Dokumente, Grundlagen <ul style="list-style-type: none"> – Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge – Karte RGSK I, 2012 					

- Reg. RP VRB, Aaretal, Schwarzwasser, Laupen, Gürbetal, Kiesental und REK Gantrisch
 - IVS, ISOS
 - BLN, Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK 2020)
 - Arbeitshilfe Intensivlandwirtschaftszonen (Kanton Bern)
 - Gewässerrichtpläne Gürbe und Worble
-

Bemerkungen

Bei der Umsetzung sind – wo betroffen – die Regionalen Waldpläne zu berücksichtigen.

Abstimmung mit weiteren regionalen Planungen:

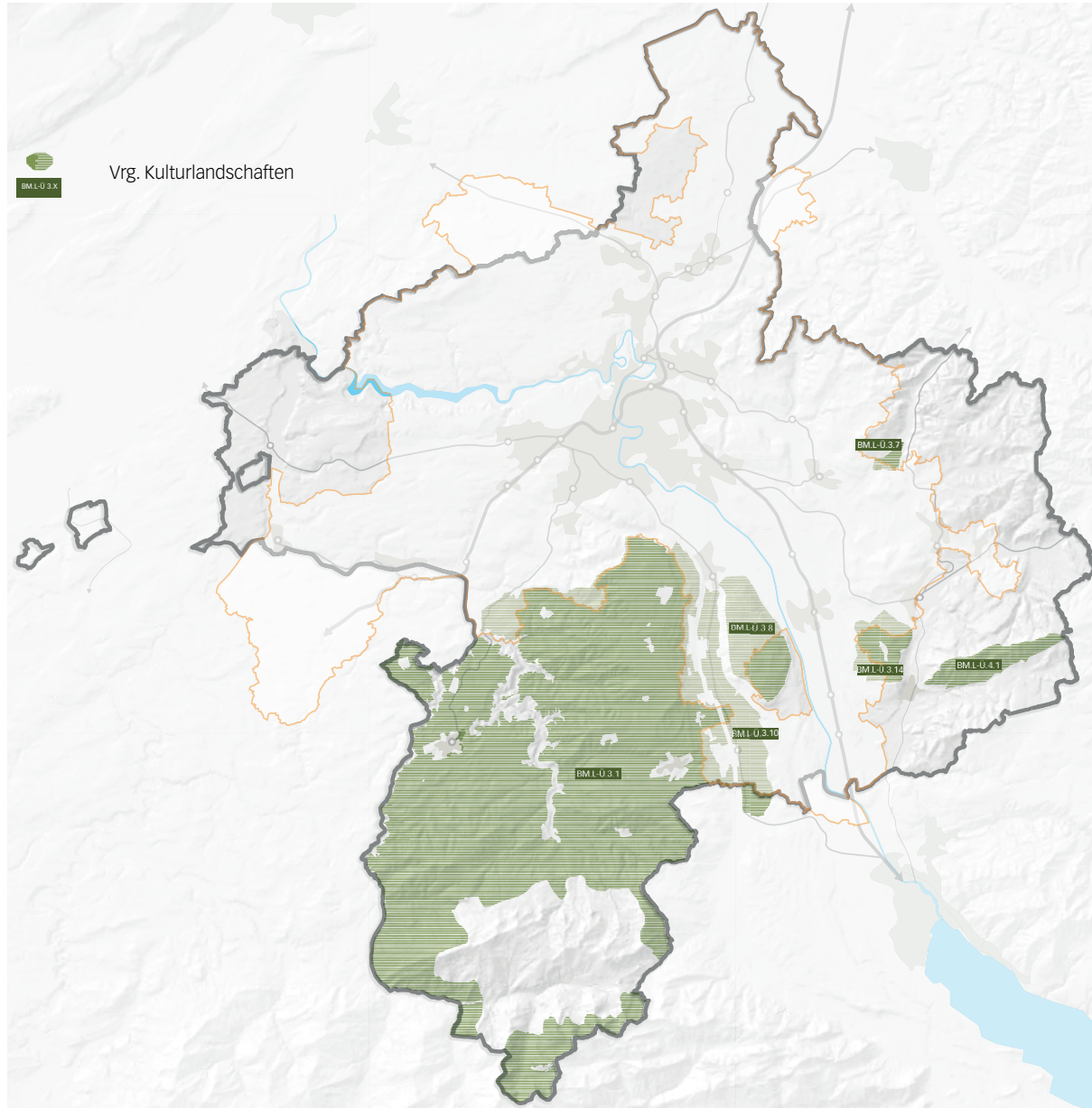
- Regionaler Richtplan Windenergie: Die Abstimmung, insbesondere bezüglich Vorranggebiete Kulturlandschaft, ist im Rahmen RGSK II folgendermassen erfolgt: In Vorranggebieten Kulturlandschaften werden freistehende Solaranlagen ausgeschlossen, die Nutzung Windenergie als übergeordnetes standortgebundenes Interesse bleibt in den Vorranggebieten Kulturlandschaft.
 - Regionaler Richtplan Abbau, Deponie, Transporte (ADT): Vorranggebiete Kulturlandschaften sind für ADT-Standorte von regionaler Bedeutung kein Ausschlusskriterium, da diese einen temporären Charakter aufweisen. Auf eine verträgliche Umsetzung von ADT-Projekten ist aber in Abstimmung mit den kommunalen Planungen (z.B. Landschaftsschongebiete) zu achten.
-

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name	Charaktere/Herleitung	Nutzung	Merkmale	Ziele
BM.L-Ü.3.1	KL-8	Alle Gemeinden Naturpark	Naturpark Gantrisch (Schwarzenburgerland mit Sense- und Schwarzwas- serschluft)	BLN 1320, Moorland- schaft Umgebung	Landwirtschaft, Wald, Erholung, Naturschutz	Flusslandschaft und Schluchten der Sense und Schwarzwasser, Aussicht, Naturpark	Begrenzen der Siedlungs- entwicklung in OP, Gewäs- serdynamik erhalten, Umsetzung in OP
BM.L-Ü.3.2	KL-1	Köniz	Mängistorfberg	Aus VRB B95, 3 Weiler im ISOS	Land- und Forstwirt- schaft, Erholung	Einzigartige Kulturland- schaft	Umsetzung in OP
BM.L-Ü.3.3	KL-2	Wohlen, Meikirch, Münchenbuchsee	Frienisberg	Viele kommunale LSG	Land- und Forstwirt- schaft, Erholung	Aussicht, Einsehbarkeit	Umsetzung in OP, evtl. Konflikt mit Windenergie
BM.L-Ü.3.4	KL-3	Moosseedorf, Münchenbuchsee	Moossee (ZE)	E2 VRB, RGSK I, NSG	Golfpark	Erholung (Golf), Puffer Naturschutzgebiet	Puffer von NL-3
BM.L-Ü.3.5	KL-4	Bolligen	Habstetten	B29 VRB, Grünes Band	Landwirtschaft	Erholung	Umsetzung in OP
BM.L-Ü.3.6	KL-5	Bolligen, Stettlen, Vechigen	Bantiger	LABES	Land- und Forstwirt- schaft, Erholung	Aussicht, Einsehbarkeit, Erholung	Umsetzung in OP
BM.L-Ü.3.7	KL-7	Walkringen, Worb	Moos	LSG Moos	Landwirtschaft	Offene Landschaft mit Bach	Umsetzung in OP, ökologi- sche Aufwertung
BM.L-Ü.3.8	KL-9	Gerzensee, Belp, Gelterfingen	Belpberg	LABES, kommunale LSG	Landwirtschaft, Wald, Erholung	Aussicht	Umsetzung in OP
BM.L-Ü.3.9	KL-10	Worb, Stettlen, Vechigen	Worbletal	RGSK I, Gewässerricht- plan	Landwirtschaft, Erholung	Offene Landschaft mit Bach	Projekt "worbletalwärts" umsetzen, Umsetzung Gewässerrichtplan
BM.L-Ü.3.10	KL-11	Kirchdorf bis Belp, Thurnen	Gürbetal	KLEK, RGSK I, Gewäs- serrichtplan	Landwirtschaft, Erholung	Offene Ebene mit Gürbe und Müsche	Umsetzung in OP, Umset- zung Gewässerrichtplan
BM.L-Ü.3.11	KL-12	Fraubrunnen	Fraubrunnenmoos (ZE)	KLEK, RGSK I	Landwirtschaft, Erholung	offene Ebene	Umsetzung in OP
BM.L-Ü.3.12	KL-13	Fraubrunnen	Limpachtal	KLEK, RGSK I	Landwirtschaft, Erholung	offene Ebene	Umsetzung in OP
BM.L-Ü.3.13	KL-14	Münchenbuchsee, Zollikofen	Hirzenfeld	RGSK I	Landwirtschaft, Erholung	Landschaftskammer zwi- schen Münchenbuchsee und Zollikofen	Umsetzung in OP
BM.L-Ü.3.14	KL-15	Häutligen, Tägert- schi, Wichtrach, Konolfingen	Häutligen	ISOS	Landwirtschaft	Obstgärten um Weiler, Ansicht Weiler	Umsetzung in OP
BM.L-Ü.3.15	KL-16	Neuenegg, Bern	Forst - Riedbach	Labes, ISOS	Landwirtschaft, Wald, Er- holung	Erholung, Wald, Topographie	Umsetzung in OP

Vorranggebiete Kulturlandschaften

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.L-Ü.4	-	-	-
Frühere Nr.		Kategorie	
L-5		L-Ü Übriger Inhalt Landschaft	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Die Vorranggebiete Kulturlandschaften werden meist land- oder forstwirtschaftlich genutzt. Ihre besondere Eigenheit und Schönheit (wie Schluchten, Aussichtslage, offene Ebene, naturnahe Lebensräume, ortstypische strukturreiche Landschaften u. ä.) weisen regionale Bedeutung auf. Einzigartige Landschaften, für die Schweiz typische Landschaften und Naturdenkmäler der Region Bern-Mittelland sind im Bundesinventar BLN (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung) aufgeführt und werden übernommen.

Die Vorranggebiete Kulturlandschaften sind durch Streusiedlungen, Weiler und einzelne Ortschaften mit teilweise kulturhistorisch wertvollen Baugruppen und Einzelbauten geprägt. Einzelne Weiler sind im ISOS (Bundesinventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung) enthalten. Offene Ebenen aus dem KLEK (Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept) sind ebenfalls aufgeführt. Regional bedeutende Aussichtshügel bilden einen Bestandteil. Die Vorranggebiete Kulturlandschaften sind auch für die Erholungsnutzung von grosser Bedeutung.

Das RGSK/AP macht keine flächendeckenden Aussagen zum Umgang mit der Landschaft, sondern zeigt aus Sicht der Region, wo ein besonders hohes Gewicht auf den Erhalt und die Pflege der Landschaft gelegt werden muss (u. a. vorliegende Vorranggebiete Kulturlandschaft).

Nutzung:

Die angestrebte Erhaltung und Entwicklung der Landschaft bedingt eine Erhaltung des Kulturlandes und eine flächendeckende Bewirtschaftung. Der Nutzungsschwerpunkt ist somit die landwirtschaftliche Produktion mit der Versorgung der Region mit frischen Produkten sowie die Forstwirtschaft. Bedingt durch die Vielfältigkeit der Kulturlandschaften, die unterschiedlichen Böden, Strukturen und Höhenlagen, sind auch die Landwirtschaftsbetriebe sehr divers ausgestaltet. Vieh- und Alpwirtschaft, Gemüsebetriebe, Ackerbau, Obst- und Beerenplantagen und verschiedene Tierhaltungen tragen zur heutigen abwechslungsreichen Landschaft im Berner Mittelland bei und prägen diese zusammen mit den Wäldern massgeblich. In Siedlungsnähe findet eine verstärkte Erholungsnutzung statt, die eine Selbstvermarktung regionaler Produkte begünstigt. Die Waldgebiete sollen weiterhin forstwirtschaftlich genutzt und nachhaltig bewirtschaftet werden.

Der ökologische Ausgleich in Vernetzungsräumen und -korridoren ist auf die landwirtschaftlichen Nutzflächen angewiesen und wird mit den bestehenden Instrumenten (Vernetzungsprojekte nach DZV) vielerorts bereits umgesetzt.

Für den Erhalt der ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten der Region Bern-Mittelland ist eine sorgfältige bauliche Entwicklung insbesondere auch in den Gebieten ausserhalb der Bauzone eine wichtige Voraussetzung. Das Erstellen betriebsnotwendiger landwirtschaftlicher Bauten und Anlagen ist in der Regel weiterhin möglich. Bezüglich Standort, Dimension und Materialien sollen diese aber mit Rücksicht auf die landschaftlichen und baukulturellen Qualitäten der Umgebung sorgfältig und in Abstimmung mit kommunalen Landschaftsplanungen entwickelt werden.

Die Vorranggebiete Kulturlandschaften dienen oft auch als Erholungsgebiete; etliche schöne Aussichtsflächen sind darin enthalten. Entsprechend finden sich hier viele Bewegungsräume für verschiedene Freizeit- und Erlebnisangebote, Velo- und Wanderwege, Ruheräume sowie Aussichtspunkte.

Massnahmen:

1. Die Landschaftsqualitäten sind in enger Zusammenarbeit mit der Land- und Forstwirtschaft zu sichern, zu entwickeln und nach Möglichkeit durch Förderung der Struktur, Sorten- und Artenvielfalt mittels bestehender Instrumente ökologisch aufzuwerten.
2. Bei der Überarbeitung der kommunalen Ortsplanungen sind die Vorranggebiete Kulturlandschaften in der Regel als Landschaftsschutz- oder als Landschaftsschongebiete (gemäss Musterbauverordnung) auszuscheiden. Dabei ist auch ein aktueller und künftiger, auf zu erwartenden agrarpolitischen Entwicklungen basierender Bedarf an betriebsnotwendigen landwirtschaftlichen Bauten und Anlagen abzuklären und unter Berücksichtigung der kommunalen Gegebenheiten sorgfältig in die Landschaftsplanung einzubeziehen. Intensivlandwirtschaftszonen sind nur in Ausnahmefällen nach erfolgter (über-)kommunaler Standortevaluation sowie in Abstimmung mit Landschafts- und Ortsbildschutz möglich. Allenfalls tangierte Nachbargemeinden und betroffene Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen sind frühzeitig in den Prozess einzubinden. Abweichungen in der kommunalen Planung vom RGSK 2021 sind mit einer Interessenabwägung nachvollziehbar auszuweisen.
3. Schaffen von gezielten Bewegungsräumen für verschiedene Freizeit- und Erlebnisangebote, Velo- und Wanderwege, Ruheräume sowie Aussichtspunkte in Abstimmung mit den land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen sowie den Schutzinteressen von Natur und Landschaft.
4. In den Landwirtschaftsflächen, die nicht als Vorranggebiete ausgeschieden werden, gelten die bestehenden Gesetze und Vorschriften. Die Gemeinden sind verpflichtet, in der kommunalen Nutzungsplanung die Landschaftsthematik auf ihrem Gemeindegebiet vollumfänglich anzugehen. Grundsätzlich ist flächendeckend und insbesondere in un bebauten Räumen grosse Sorgfalt in der baulichen Weiterentwicklung angezeigt. Kommunale Landschaftsschutz- und -schongebiete auch auf vom RGSK 2021 nicht vorgesehenen Vorranggebieten sind – sofern keine anderen übergeordneten Interessen tangiert werden – zulässig.

5. Das Thema Landschaft ist auf Stufe Region mit den Massnahmen Landschaft des RGSK 2021 behandelt. Weil für das vorliegende Massnahmenblatt der Koordinationsstand Zwischenergebnis gilt, werden die diesbezüglichen Inhalte (Landschaftsschon- und -schutzgebiete) aus sechs bestehenden teilregionalen Richtplänen (vgl. Literatur / Grundlagendokumente weiter unten) ebenfalls im Koordinationsstand Zwischenergebnis beibehalten. Die Überprüfung und Konsolidierung (Festsetzung) der Vorranggebiete nach Vorgabe des Kantons und in Abstimmung mit den weiteren regionalen Planungen (z. B. Regionaler Richtplan Windenergie, ADT) erfolgt im Rahmen der Massnahme BM.L-Ü.5 „Überprüfung der regionalen Landschaftsinhalte“. Diese Planungen – insbesondere Hinweise auf Landschaften mit besonderer Eigenart, Schönheit und Erholungswert oder naturnahen Lebensräumen – sowie die daraus erstellte Karte der regionalen Landschaftsschutz- und Landschaftsschongebiete bilden insbesondere bei der Bearbeitung von kommunalen Landschaftsplanungen wichtige Informationsquellen.
6. In Vorranggebieten Kulturlandschaften sind in gemeindeübergreifenden Geländekammern (z. B. Gürbetaler Ebene, Hügelland des Schwarzenburgerlandes, Belpberg-Gerzensee, usw.) Projekte zur nachhaltigen Erhaltung und Entwicklung des Produktions- und Kulturgutes Landschaft zu fördern (bspw. Landschaftsentwicklungskonzepte, landwirtschaftliche Planungen, nachhaltige Meliorationen).
7. In Vorranggebieten Kulturlandschaft wird Verkehrsinfrastruktur in die bestehenden Siedlungen und Landschaften besonders sorgfältig integriert. Insbesondere gilt es, gewachsene typische Ortsbilder, Strassenräume oder Landschaftsräume nicht zu beeinträchtigen.

<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Die Massnahme führt zum Erhalt der nachhaltigen land- und forstwirtschaftlichen Bodenbewirtschaftung. Der Landschaftscharakter, speziell die landschaftliche Offenheit und Weite mit grossflächigen, unverbauten Ebenen gemäss KLEK 2020, wird erhalten und mittels bestehenden Instrumenten (z. B. Projekte nach DZV oder LQB) weiter aufgewertet. Die Förderung von Sorten- und Artenvielfalt (Biodiversität) und der ökologischen Vernetzung ist erwünscht. Im Sinne der haushälterischen Bodennutzung ist die Siedlungsentwicklung zu begrenzen und die schutzwürdigen Ortsbilder und ihre Umgebung (teilweise im ISOS) sind zu erhalten. Besondere Rücksicht ist bei der Beeinträchtigung exponierter Aussichtspunkte geboten.</p>	<p>Nutzen</p> <p>Durch das Ausscheiden der wertvollen Kulturlandschaften und deren Schutz in der Ortsplanungsrevision wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert, die Verringerung der Zersiedlung erreicht und die Landschaft trotz Siedlungsdruck erhalten. Eine Verminderung der Flächenbeanspruchung und eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen und deren Qualitäten wird durch das Begrenzen der Siedlungen und das Ausscheiden von Landschaftsschon- oder -schutzgebieten erreicht. Fruchtfolgeflächen werden dadurch geschützt und eine sorgfältige Landschaftsplanung allfälligen anderweitigen Planungen vorangesetzt.</p>	
<p>Kosten (Mio CHF)</p> <p>Nicht relevant.</p>	<p>Finanzierungsschlüssel</p> <p>Nicht relevant.</p>	
<p>Stand der Planung</p> <p>Gem. Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Umsetzungsschritte</p> <p>Gem. Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Termine</p> <p>Daueraufgabe</p>
<p>Federführung</p> <p>Gemeinden (Nr. 1 bis 5, 7) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 6)</p>	<p>Weitere Beteiligte</p> <p>Regionalkonferenz Bern-Mittelland Kanton (DIJ/AGR, WEU/AWN/LANAT)</p>	
<p>Koordinationsstand</p> <p>Zwischenergebnis</p>		
<p>Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen</p> <p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Massnahmenpaket BM.L-Ü.2 – Massnahme BM.L-Ü.5 – Massnahmenpakete BM.L-Schu.1 und BM.L-Schu.2 – Massnahmenpaket BM.L-Tg.1 – BM.S-Bgo.1 		

Dokumente, Grundlagen

- Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge
 - Karte RGSK I, 2012
 - Reg. RP VRB, Aaretal, Schwarzwasser, Laupen, Gürbetal, Kiesental und REK Gantrisch
 - IVS, ISOS
 - BLN, Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK 2020)
 - Arbeitshilfe Intensivlandwirtschaftszonen (Kanton Bern)
 - Gewässerrichtpläne Gürbe und Worble
-

Bemerkungen

Bei der Umsetzung sind – wo betroffen – die Regionalen Waldpläne zu berücksichtigen.

Abstimmung mit weiteren regionalen Planungen:

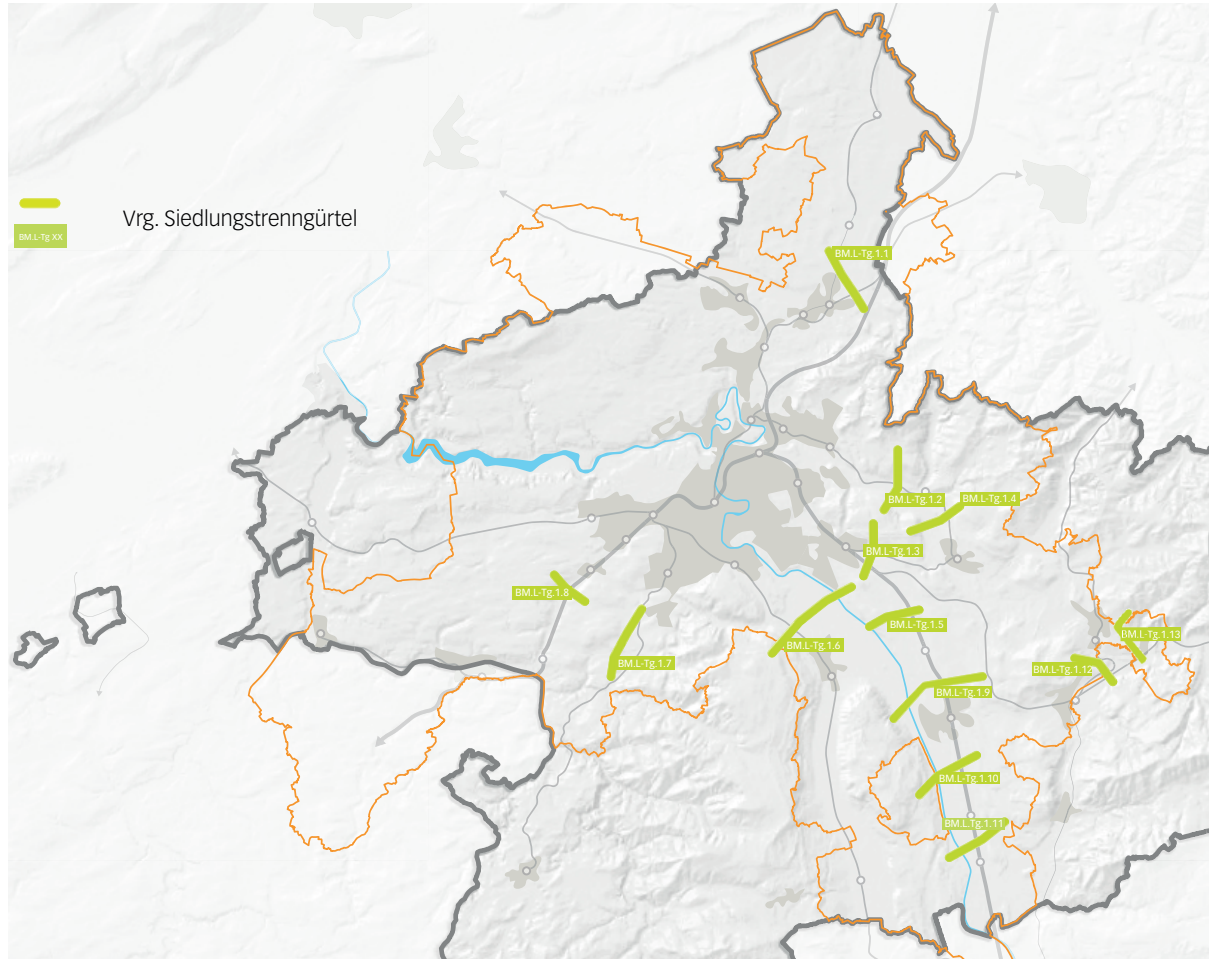
- Regionaler Richtplan Windenergie: Die Abstimmung, insbesondere bezüglich Vorranggebiete Kulturlandschaft, ist im Rahmen RGSK II folgendermassen erfolgt: In Vorranggebieten Kulturlandschaften werden freistehende Solaranlagen ausgeschlossen, die Nutzung Windenergie als übergeordnetes standortgebundenes Interesse bleibt in den Vorranggebieten Kulturlandschaft.
 - Regionaler Richtplan Abbau, Deponie, Transporte (ADT): Vorranggebiete Kulturlandschaften sind für ADT-Standorte von regionaler Bedeutung kein Ausschlusskriterium, da diese einen temporären Charakter aufweisen. Auf eine verträgliche Umsetzung von ADT-Projekten ist aber in Abstimmung mit den kommunalen Planungen (z.B. Landschaftsschongebiete) zu achten.
-

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name	Charaktere/Herleitung	Nutzung	Merkmale	Ziele
BM.L-Ü.4.1	KL-6	Linden, Oberhünigen	Churzenberg	Viele kommunale LSG	Landwirtschaft	Aussicht	Umsetzung in OP

Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel in der Agglomeration Bern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.L-Tg.1	0351.3.146	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
L-7		L-Tg Siedlungstrenngürtel	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Die Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel werden meist landwirtschaftlich, selten auch forstwirtschaftlich genutzt. Sie liegen im ländlichen Raum oder am Rand der Stadt-/Siedlungslandschaft und haben eine Mindestbreite von etwa 200 Metern. Breitere Siedlungstrenngürtel sind zur Verbesserung der Trennungswirkung wünschenswert, aber nicht in jedem Fall umsetzbar. Es handelt sich um offene Landschaftsräume, die für die Vernetzung wichtig sind und zwischen den Siedlungsräumen die Durchgängigkeit und die Weitsicht z. B. in die Berge ermöglichen.

Teilweise sind die Siedlungstrenngürtel entlang der Stadt-/Siedlungslandschaft Elemente des Grünen Bandes.

Nutzung:

Nutzungsschwerpunkte sind hauptsächlich die Land- oder Forstwirtschaft sowie der ökologische Ausgleich in Vernetzungsräumen und -korridoren.

Die Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel werden teilweise auch als Erholungsgebiete genutzt, vorwiegend als Velo- und Wanderwege sowie als Ruheräume.

Massnahmen:

1. Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel werden im Entwicklungsleitbild der Ortsplanung behördenverbindlich festgelegt. Bauten und Anlagen für die Landwirtschaft und verwandte Tätigkeiten können nur in begründeten Einzelfällen sowie aufgrund einer sorgfältigen Interessensabwägung und Standortevaluation innerhalb des Trenngürtels platziert werden.

2. Sie werden durch die Gemeinden mit verbindlichen kommunalen Siedlungsgrenzen oder mit Landschaftsschutz-/schongebieten (gemäss Musterbaureglement) mit einer Breite von etwa 200 m, nach Möglichkeit zur Verbesserung der Trennungswirkung auch breiter wünschenswert, gesichert. Die Festlegung der genauen Lage ist somit Sache der Gemeinden.

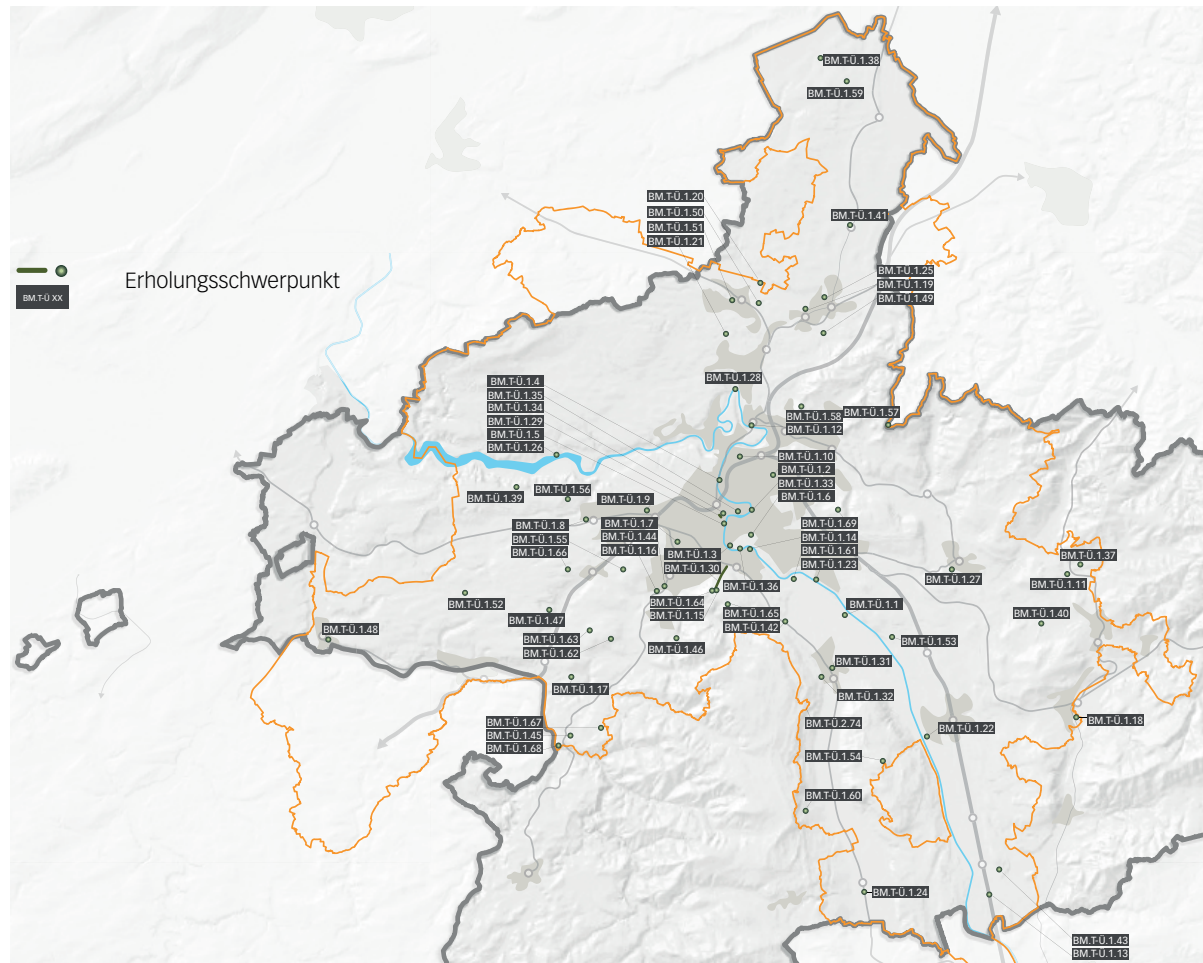
Zweckmässigkeit		Nutzen	
Die Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel:		Die Erhaltung und Aufwertung der Siedlungstrenngürtel verhindert das unerwünschte Zusammenwachsen von heute noch klar erkennbar getrennten Siedlungsstrukturen. Es bewirkt damit in hohem Masse eine Verringerung der Zersiedlungstendenz.	
<ul style="list-style-type: none"> – sind zu erhalten, weiterhin landwirtschaftlich (oder bei bestehendem Wald forstwirtschaftlich, keine Aufforstungen) zu nutzen und als Sichtkorridore frei von Landwirtschaftsbauten zu halten. Obstbaumplantagen sind weiterhin möglich. Für die teilweise randlich betroffenen Waldpartien sind keine zusätzlichen Massnahmen zu treffen. – verhindern das Zusammenwachsen von Siedlungsflächen in Tälern (z. B. Aaretal oder Kiesental) mit hohem Nutzungsdruck. – dienen teilweise gleichzeitig auch als Wildwechsel/Wildtierkorridor. 		Der Erhalt und Schutz der Siedlungstrenngürtel durch die Gemeinden in der nächsten Ortsplanung bewirkt eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen. Es werden dadurch gleichzeitig wichtige Vernetzungskorridore für Wildtiere erhalten. Die Qualität der Frei- und Grünräume wird verbessert.	
Kosten (Mio CHF)		Finanzierungsschlüssel	
Nicht relevant.		Nicht relevant.	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte	Termine
Gem. Massnahmenbeschrieb		Gem. Massnahmenbeschrieb	Daueraufgabe
Federführung		Weitere Beteiligte	
Gemeinden		Regionalkonferenz Bern-Mittelland Kanton (DIJ/AGR)	
Koordinationsstand			
Festsetzung			
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen			
Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:			
<ul style="list-style-type: none"> – Massnahmenpakete BM.L-Ü.3 und BM.L-Ü.4 – BM.S-Bgo.1 und BM.S-Bgo.2 			
Dokumente, Grundlagen			
<ul style="list-style-type: none"> – Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge – Karte RGSK I, 2012 			

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name	Charaktere/Herleitung	Nutzung	Merkmale	Ziele
BM.L.-Tg.1.1	L7-ST-1	Mattstetten, Urtenen-Schönbühl	Grauholz Ost	Korridor offen halten	Landwirtschaft, ökologische Aufwertung	Wildwechsel Aufwertungsgebiet	Siedlungstrennung, Vernetzung
BM.L.-Tg.1.2	L7-ST-2	Bolligen, Stettlen, Vechigen	Stettlen - Boll	Verbindung BM.L-Ü.3.6 zu BM.L-Ü.3.9	Landwirtschaft, ökologische Aufwertung	Worbletal	Korridor offen halten
BM.L.-Tg.1.3	L7-ST-3	Vechigen, Worb, Allmendigen, Muri	Gümligen - Rüfenacht	Grünes Band, Verbindung BM.L-Ü.3.10 mit Wald	Landwirtschaft, ökologische Aufwertung	Grünes Band	Korridor offen halten Rüfenacht - Gümligen
BM.L.-Tg.1.4	L7-ST-4	Vechigen, Worb	Dentenberg - Vechigen	Korridor offen halten	Landwirtschaft, ökologische Aufwertung	Worbletal	Korridor offen halten
BM.L.-Tg.1.5	L7-ST-5	Worb, Belp	Belpberg - Allmendigen - Rubigen	VRB B37	Landwirtschaft, ökologische Aufwertung	Verbund Belpberg-Aare-unteres Emmental, offene Landschaft	Siedlungstrennung, Vernetzung
BM.L.-Tg.1.6	L7-ST-6	Belp, Kehrsatz, Wald, Allmendigen, Muri	Flughafen Belp	Grünes Band, RGSK I, VRB B80	Landwirtschaft, Flughafenpiste	Belpmoos, Aare-Längenberg	Siedlungstrennung, Korridor offen halten
BM.L.-Tg.1.7	L7-ST-7	Köniz	Schliern - Niederscherli	Verbindung Wald - offene Landschaft	Landwirtschaft, ökologische Aufwertung	Offene Landschaft	Siedlungstrennung, Vernetzung
BM.L.-Tg.1.8	L7-ST-8	Köniz	Niederwangen - Oberwangen	Grünes Band, RGSK I	Landwirtschaft, ökologische Aufwertung	Offene Landschaft	Siedlungstrennung
BM.L.-Tg.1.9	L7-ST-9	Belp, Münsingen, Rubigen	Hunzikenau - Tägermatt - Schwand	Reg RP Aaretal	Landwirtschaft, ökologische Aufwertung, offene Landschaft	Aaretal	Siedlungstrennung, Wildtierkorridor
BM.L.-Tg.1.10	L7-ST-10	Gerzensee, Wichtrach	Belpberg - Aare - Seefeld	Reg RP Aaretal, Umsetzungsperimeter Wildwechselkorridor (KLEK), Verbindung BM.L-Ü.3.8 zu BM.L-Ü.3.15	Landwirtschaft, ökologische Aufwertung, offene Landschaft	Aaretal	Siedlungstrennung, Wildtierkorridor
BM.L.-Tg.1.11	L7-ST-11	Jaberg, Wichtrach	Aare - Murachen - Allmid - Wald	Reg. RP Aaretal	Landwirtschaft, ökologische Aufwertung, offene Landschaft	Aaretal	Siedlungstrennung
BM.L.-Tg.1.12	L7-ST-12	Konolfingen, Mirchel, Niederhünigen	Hörnberg, Chalchofen	Reg RP Kiesental, Wildtierkorridor von regionaler Bedeutung	Landwirtschaft, ökologische Aufwertung	Kiesental	Siedlungstrennung, Wildwechselkorridor
BM.L.-Tg.1.13	L7-ST-13	Grosshöchstetten, Mirchel, Oberthal, Zäziwil	Lätthubel - Länzlingen	Reg RP Kiesental, Wildtierkorridor von regionaler Bedeutung	Landwirtschaft, ökologische Aufwertung	Kiesental	Siedlungstrennung, Wildwechselkorridor

Erholungsschwerpunkte in der Agglomeration Bern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.T-Ü.1	0351.3.147	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
L-8		T-Ü Übriger Inhalt Tourismus/Freizeit/Erholung	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Die in der Grundlagenarbeit «Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung» (RKBM 2015) bezeichneten Erholungsschwerpunkte sind Zielorte für Freizeit- und Erholungsaktivitäten mit teilweise erheblichen Verkehrsauswirkungen.

Sie umfassen folgende Elemente:

- Regional publikumswirksame Erholungsanlagen wie Golfplätze, Seilpärke, Frei- und Hallenbäder sowie weitere Sportanlagen.
- Regional bedeutende Sehenswürdigkeiten Natur und Landschaft, vorwiegend Aussichtspunkte, die öffentlich zugänglich sind.
- Regional bedeutende Sehenswürdigkeiten Kultur wie kulturhistorische Ortsteile, Baudenkmäler, Brücken und Museen.
- Technische Infrastrukturanlagen wie Bahnen (Gurtenbahn) oder Skilifte, die erhebliche Verkehrsauswirkungen erzeugen.

Massnahmen:

1. Die Erholungsschwerpunkte werden auf regionaler Ebene gestärkt und die Region setzt sich zumindest für den Erhalt der gegenwärtigen Nutzung ein. Die Region sorgt dafür, dass die regionalen Interessen im Freizeit- und Erholungsbereich gegenüber anderen regionalen oder übergeordneten Planungen in genügendem Masse einbezogen werden und vor Beeinträchtigungen soweit sinnvoll und möglich geschützt werden können.

2. Bei Bedarf, z. B. wenn in einer Teilregion die durch Erholungsschwerpunkte bedingten Probleme (Parkierung, Abfall etc.) ein gewisses Mass übersteigen, werden überkommunale teilregionale Konzepte erarbeitet. Gemäss Vernehmlassung ist insbesondere im Kiesental ein Bedarf vorhanden. Aufgrund der Besucherfrequenzen ebenfalls naheliegend wäre die Bearbeitung dieser Thematik im Grünen Band.
Für die regionalen Ausgangs- und Zielorte von Freizeit- und Erholungsaktivitäten ausserhalb von Bauzonen sind die Bedürfnisse von Anwohnern, Nutzern und der Gemeinde, die Verkehrsauswirkungen und die Ausstattungen zu erheben und zu optimieren: Zu-/Wegfahrt, Parkplatzbewirtschaftung, ÖV-Anbindung, Abfallbewirtschaftung zur Vermeidung von Littering, WC, Verpflegung, Besucherlenkung, Informationen und Sensibilisierung für Natur und Landwirtschaft.
3. Auf Anstoss einer teilregionalen Trägerschaft unterstützt die RKBM aktiv die Durchführung eines Pilotprojekts, welches Themen gemäss Massnahme 2 behandelt. Nach Möglichkeit wird dabei spezifisches Know-how aus der Region (z. B. Mobilitäts- und Parkierungskonzept Gantrisch oder Besucherlenkung, Signalisation und Anti-Littering-Massnahmen im Projekt Aarewasser) oder von Dritten genutzt.
4. Die regional wichtigen Aussichtspunkte (Sehenswürdigkeiten Natur und Landschaft) sind mit geeigneten Mitteln vor Beeinträchtigungen zu schützen. Deren öffentliche Zugänglichkeit ist zu gewährleisten. Sie sollen idealerweise an Velorouten und an das Wanderwegnetz angeschlossen sein.
5. Im Rahmen einer vertieften Überarbeitung des Themenbereichs Landschaft ist zusammen mit dem Kanton und den Gemeinden zu prüfen, ob die aktuell nicht abschliessende Liste ergänzt sowie Aussagen zu den einzelnen Erholungsschwerpunkten konkretisiert und weiterentwickelt werden sollen (z. B. Festlegung von spezifischen individuellen Zielvorstellungen wie Verbesserung der Erschliessung, Ausbau der Infrastruktur, Signalisation, Ausbau/Vergrösserung Kapazitäten).

<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Die Erholungsschwerpunkte weisen eine regionale Bedeutung auf und werden grundsätzlich in ihrer Funktion zumindest erhalten und fallweise gestärkt und gefördert.</p> <p>Die Erholungsschwerpunkte werden bezüglich ihrer Verkehrsauswirkungen MIV und ÖV sowie bezüglich ihrer Ausstattungen (Parkplatz-, Abfallbewirtschaftung, ÖV-Haltestelle, Informationen etc.) koordiniert. Allfällig notwendige Infrastrukturmassnahmen werden pro Ausgangs- und Zielort festgelegt.</p> <p>Die Zugänglichkeit für den Velo- und Fussverkehr (z. B. offizielle Routen, Signalisation) soll gefördert werden.</p>	<p>Nutzen</p> <p>Verbesserung im Freizeitverkehr wird durch Mobilitätskonzepte für die Erholungsschwerpunkte erreicht. Die Naherholungspunkte sollen einerseits gefördert, deren Auswirkungen aber auch gelenkt werden.</p> <p>Die Verhinderung der Beeinträchtigung von Natur- und Landschaftssehenswürdigkeiten (z. B. Aussichtspunkte) bewirkt eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen. Erholungs- und Freizeitnutzungen werden gelenkt.</p>	
<p>Kosten (Mio CHF)</p> <p>Nicht relevant.</p>	<p>Finanzierungsschlüssel</p> <p>Nicht relevant.</p>	
<p>Stand der Planung</p> <p>Gem. Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Umsetzungsschritte</p> <p>Gem. Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Termine</p> <p>Daueraufgabe</p>
<p>Federführung</p> <p>Gemeinden (Nr. 4) Gemeinden (z. B. teilregional organisiert) mit Unterstützung der RKBM (Nr. 2) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 1, 3, 5)</p>	<p>Weitere Beteiligte</p> <p>Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM), Kanton (DIJ/AGR) Kanton</p> <p>Teilkantonale Trägerschaft(en), Gemeinden, Kanton (DIJ/AGR)</p>	
<p>Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen</p> <p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Massnahmenpaket BM.T-Ü.2 – Massnahmenpakete BM.L-Schu.1 und BM.L-Schu.2 – Massnahmenpakete BM.L-Ü.3 und BM.L-Ü.4 		

Dokumente, Grundlagen

- Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge
 - Reg. RP VRB, Aaretal, Schwarzwasser, Laupen, Gürbetal, Kiesental und REK Gantrisch
 - Umfrage Gemeinden
-

Freizeitanlagen

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name
BM.T-Ü.1.1	A-21	Belp	Giessenbad
BM.T-Ü.1.2	A-18	Bern	Grosse Allmend
BM.T-Ü.1.3	A-9	Bern	Ka-We-De Badi
BM.T-Ü.1.4	A-10	Bern	Lorrainebad Bern
BM.T-Ü.1.5	A-1	Bern	Marzili
BM.T-Ü.1.6	A-2	Bern	Seilpark Bern
BM.T-Ü.1.7	A-23	Bern	Weissenstein
BM.T-Ü.1.8	A-13	Bern	Westside
BM.T-Ü.1.9	A-7	Bern	Weyermannshausbad
BM.T-Ü.1.10	A-8	Bern	Wylerbad Bern
BM.T-Ü.1.11	A-22	Biglen	Schwimmbad Biglen
BM.T-Ü.1.12	A-11	Ittigen	Hotspot Worblaufen
BM.T-Ü.1.13	A-5	Kiesen	Golfplatz Kiesen
BM.T-Ü.1.14	A-3	Köniz	Freibad Eichholz
BM.T-Ü.1.15	A-4	Köniz	Gurten Spielplatz & Downhill
BM.T-Ü.1.16	A-16	Köniz	Könizerbad
BM.T-Ü.1.17		Köniz	Swiss Bike Park Oberried
BM.T-Ü.1.18	A-20	Konolfingen	Freibad Inseli Kiese
BM.T-Ü.1.19	A-25	Moosseedorf	Strandbad Moossee
BM.T-Ü.1.20	A-6	Münchenbuchsee	Golfplatz Moossee
BM.T-Ü.1.21	A-24	Münchenbuchsee	Sportz. Hirzenfeld
BM.T-Ü.1.22	A-15	Münsingen	Münsingerbadi
BM.T-Ü.1.23	A-14	Muri bei Bern	Muri Bad
BM.T-Ü.1.24	A-19	Thurnen	Gürbebad
BM.T-Ü.1.25	A-28	Urtenen-Schönbühl	Solbad
BM.T-Ü.1.26	A-30	Wohlen	Wohlei
BM.T-Ü.1.27	A-29	Worb	Wislepark Worb
BM.T-Ü.1.28	A-12	Zollikofen	Hotspot Aare

Kultur

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name
BM.T-Ü.1.31	K-23	Belp	Schloss Belp
BM.T-Ü.1.32	K-24	Belp	Campagne Oberried
BM.T-Ü.1.33	K-1	Bern	Berner Bärengaben
BM.T-Ü.1.34	K-25	Bern	Bundeshaus Bern
BM.T-Ü.1.35	K-26	Bern	Berner Münster
BM.T-Ü.1.36	K-27	Bern	Tierpark Dählhölzli
BM.T-Ü.1.37	K-35	Biglen	Kirche Biglen
BM.T-Ü.1.38	K-32	Fraubrunnen	Kirche Fraubrunnen
BM.T-Ü.1.39	K-34	Frauenkappelen	Ehem. Augustinerkloster
BM.T-Ü.1.40	K-29	Grosshöchstetten	Schloss Wyl
BM.T-Ü.1.41	K-36	Jegenstorf	Schloss Jegenstorf
BM.T-Ü.1.42	K-37	Kehrsatz	Landsitz Lohn
BM.T-Ü.1.43	K-33	Kiesen	Milchwirt. Museum
BM.T-Ü.1.44	K-3	Köniz	Schloss Köniz
BM.T-Ü.1.45	K-38	Köniz	Ruine Riedburg
BM.T-Ü.1.46	K-39	Köniz	Ruine Buebebbärg
BM.T-Ü.1.47	K-40	Köniz, Oberwangen	Cheerhübeli-Oberwangen
BM.T-Ü.1.48	K-28	Laupen	Schloss Laupen
BM.T-Ü.1.49	K-46	Moosseedorf	Grauholz Denkmal
BM.T-Ü.1.50	K-42	Münchenbuchsee	Hofwil
BM.T-Ü.1.51	K-43	Münchenbuchsee	Ehem. Johanniter Komturei
BM.T-Ü.1.52	K-31	Neuenegg	Jagdschlösschen
BM.T-Ü.1.53	K-30	Rubigen	Kirche Kleinhöchstettenau Rubigen

Bahnen und Lifte

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name
BM.T-Ü.1.29	B-7	Bern	Marzilbahn
BM.T-Ü.1.30	B-6	Köniz	Gurtenbahn

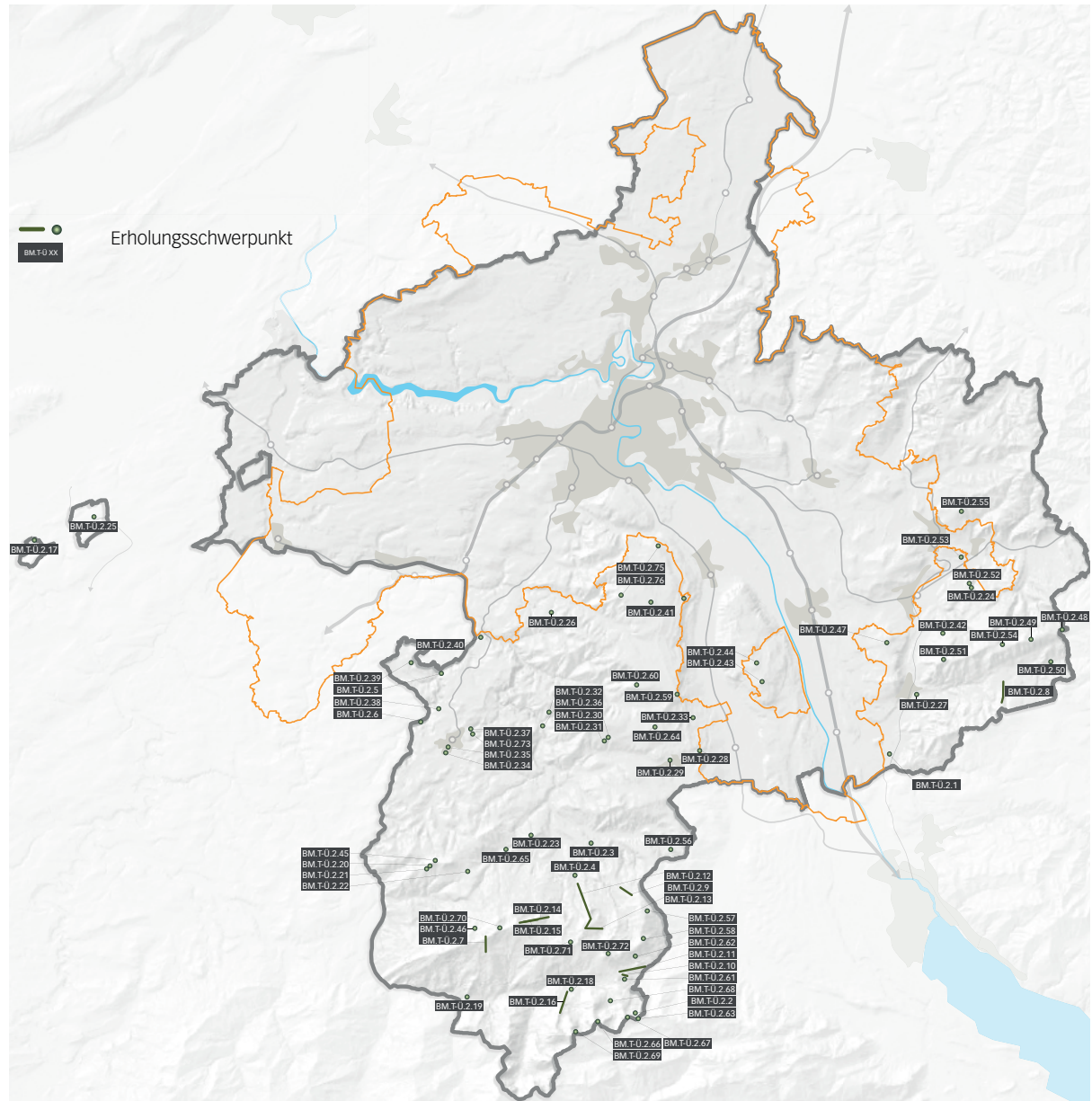
Natur und Landschaft

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name
BM.T-Ü.1.54	N-34	Belp	Chutzen
BM.T-Ü.1.55	N-40	Bern	Ried Taubentränke
BM.T-Ü.1.56	N-1	Bern	Riedernhubel
BM.T-Ü.1.57	N-5	Bolligen	Bantiger
BM.T-Ü.1.58	N-49	Bolligen	Mannenbergr
BM.T-Ü.1.59	N-38	Fraubrunnen	Auspkt. Alpenanzeiger
BM.T-Ü.1.60	N-33	Kaufdorf	Auspkt. Gutenbrünnen
BM.T-Ü.1.61	N-39	Kehrsatz	Selhofzopfen
BM.T-Ü.1.62	N-7	Köniz	Aussichtspunkt Mängistorfberg Ost
BM.T-Ü.1.63	N-6	Köniz	Aussichtspunkt Mängistorfberg West
BM.T-Ü.1.64	N-3	Köniz	Gurten
BM.T-Ü.1.65	N-9	Köniz	Gurten
BM.T-Ü.1.66	N-2	Köniz	Niederwangen
BM.T-Ü.1.67	N-8	Köniz	Oberholz
BM.T-Ü.1.68		Köniz, Schwarzenburg, Rüeggisberg, Oberbalm	Sense/Schwarzwasser
BM.T-Ü.1.69	N-4	Ostermundigen	Ostermundigenberg

Erholungsschwerpunkte

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.T-Ü.2	-	-	-
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
L-8		T-Ü Übriger Inhalt Tourismus/Freizeit/Erholung	

Karte



Beschreibung der Massnahme

Die in der Grundlagenarbeit «Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung» (RKBM 2015) bezeichneten Erholungsschwerpunkte sind Zielorte für Freizeit- und Erholungsaktivitäten mit teilweise erheblichen Verkehrsauswirkungen.

Sie umfassen folgende Elemente:

- Regional publikumswirksame Erholungsanlagen wie Golfplätze, Seilparks, Frei- und Hallenbäder sowie weitere Sportanlagen.
- Regional bedeutende Sehenswürdigkeiten Natur und Landschaft, vorwiegend Aussichtspunkte, die öffentlich zugänglich sind.
- Regional bedeutende Sehenswürdigkeiten Kultur wie kulturhistorische Ortsteile, Baudenkmäler, Brücken und Museen.
- Technische Infrastrukturanlagen wie Bahnen (Gurtenbahn) oder Skilifte, die erhebliche Verkehrsauswirkungen erzeugen.

Massnahmen:

1. Die Erholungsschwerpunkte werden auf regionaler Ebene gestärkt und die Region setzt sich zumindest für den Erhalt der gegenwärtigen Nutzung ein. Die Region sorgt dafür, dass die regionalen Interessen im Freizeit- und Erholungsbereich gegenüber anderen regionalen oder übergeordneten Planungen in genügendem Masse einbezogen werden und vor Beeinträchtigungen soweit sinnvoll und möglich geschützt werden können.
2. Bei Bedarf, z. B. wenn in einer Teilregion die durch Erholungsschwerpunkte bedingten Probleme (Parkierung, Abfall etc.) ein gewisses Mass übersteigen, werden überkommunale teilregionale Konzepte erarbeitet. Gemäss Vernehmlassung ist insbesondere im Kiesental ein Bedarf vorhanden. Aufgrund der Besucherfrequenzen ebenfalls naheliegend wäre die Bearbeitung dieser Thematik im Grünen Band.
Für die regionalen Ausgangs- und Zielorte von Freizeit- und Erholungsaktivitäten ausserhalb von Bauzonen sind die Bedürfnisse von Anwohnern, Nutzern und der Gemeinde, die Verkehrsauswirkungen und die Ausstattung zu erheben und zu optimieren: Zu-/Wegfahrt, Parkplatzbewirtschaftung, ÖV-Anbindung, Abfallbewirtschaftung zur Vermeidung von Littering, WC, Verpflegung, Besucherlenkung, Informationen und Sensibilisierung für Natur und Landwirtschaft.
3. Auf Anstoss einer teilregionalen Trägerschaft unterstützt die RKBM aktiv die Durchführung eines Pilotprojekts, welches Themen gemäss Massnahme 2 behandelt. Nach Möglichkeit wird dabei spezifisches Know-how aus der Region (z. B. Mobilitäts- und Parkierungskonzept Gantrisch oder Besucherlenkung, Signalisation und Anti-Littering-Massnahmen im Projekt Aarewasser) oder von Dritten genutzt.
4. Die regional wichtigen Aussichtspunkte (Sehenswürdigkeiten Natur und Landschaft) sind mit geeigneten Mitteln vor Beeinträchtigungen zu schützen. Deren öffentliche Zugänglichkeit ist zu gewährleisten. Sie sollen idealerweise an Velorouten und an das Wanderwegnetz angeschlossen sein.
5. Im Rahmen einer vertieften Überarbeitung des Themenbereichs Landschaft ist zusammen mit dem Kanton und den Gemeinden zu prüfen, ob die aktuell nicht abschliessende Liste ergänzt sowie Aussagen zu den einzelnen Erholungsschwerpunkten konkretisiert und weiterentwickelt werden sollen (z. B. Festlegung von spezifischen individuellen Zielvorstellungen wie Verbesserung der Erschliessung, Ausbau der Infrastruktur, Signalisation, Ausbau/Vergrösserung Kapazitäten).

<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Die Erholungsschwerpunkte weisen eine regionale Bedeutung auf und werden grundsätzlich in ihrer Funktion zumindest erhalten und fallweise gestärkt und gefördert.</p> <p>Die Erholungsschwerpunkte werden bezüglich ihrer Verkehrsauswirkungen MIV und ÖV sowie bezüglich ihrer Ausstattungen (Parkplatz-, Abfallbewirtschaftung, ÖV-Haltestelle, Informationen etc.) koordiniert. Allfällig notwendige Infrastrukturmassnahmen werden pro Ausgangs- und Zielort festgelegt.</p> <p>Die Zugänglichkeit für den Velo- und Fussverkehr (z. B. offizielle Routen, Signalisation) soll gefördert werden.</p>	<p>Nutzen</p> <p>Verbesserung im Freizeitverkehr wird durch Mobilitätskonzepte für die Erholungsschwerpunkte erreicht. Die Naherholungspunkte sollen einerseits gefördert, deren Auswirkungen aber auch gelenkt werden.</p> <p>Die Verhinderung der Beeinträchtigung von Natur- und Landschaftssehenswürdigkeiten (z. B. Aussichtspunkte) bewirkt eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen. Erholungs- und Freizeitnutzungen werden gelenkt.</p>	
<p>Kosten (Mio CHF)</p> <p>Nicht relevant.</p>	<p>Finanzierungsschlüssel</p> <p>Nicht relevant.</p>	
<p>Stand der Planung</p> <p>Gem. Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Umsetzungsschritte</p> <p>Gem. Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Termine</p> <p>Daueraufgabe</p>

Federführung	Weitere Beteiligte
Regionalkonferenz Bern-Mittelland Gemeinden (z. B. teilregional organisiert) mit Unterstützung der RKBM (Nr. 2)	Gemeinden, Kanton (DIJ/AGR) Kanton
Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 3)	Teilkantonale Trägerschaft(en), Gemeinden, Kanton (DIJ/AGR)
Gemeinden (Nr. 4)	RKBM, Kanton (DIJ/AGR)
Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 5)	Kanton (DIJ/AGR)

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Abhängigkeiten/Zielkonflikte zu den Massnahmenblättern:

- Massnahmenpaket BM.T-Ü.2
- Massnahmenpakete BM.L-Schu.1 und BM.L-Schu.2
- Massnahmenpakete BM.L-Ü.3 und BM.L-Ü.4

Dokumente, Grundlagen

- Landschaftskonzept RKBM (Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge
 - Reg. RP VRB, Aaretal, Schwarzwasser, Laupen, Gürbetal, Kiesental und REK Gantrisch
 - Umfrage Gemeinden
-

Freizeitanlagen

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name
BM.T-Ü.2.1	A-31	Brenzikofen	Campingplatz Wydeli
BM.T-Ü.2.2	A-17	Rüeggisberg	Klettersteig Gantrisch
BM.T-Ü.2.3	A-26	Rüschegg	Seilpark Gantrisch
BM.T-Ü.2.4	A-27	Rüschegg	Schwimmbad Eywald
BM.T-Ü.2.5	A-32	Schwarzenburg	Ruchmühle
BM.T-Ü.2.6	A-33	Schwarzenburg	Thorenöli

Kultur

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name
BM.T-Ü.2.17	K-47	Clavaleyres	Grenzstein Claveleyres
BM.T-Ü.2.18	K-4	Guggisberg	Schwefelbergbad
BM.T-Ü.2.19	K-5	Guggisberg	Sangerenboden
BM.T-Ü.2.20	K-6	Guggisberg	Guggisberg Denkmal
BM.T-Ü.2.21	K-7	Guggisberg	Guggisberg Kirche
BM.T-Ü.2.22	K-8	Guggisberg	Riffenmatt
BM.T-Ü.2.23	K-9	Rüschegg	Rüschegg
BM.T-Ü.2.24	K-41	Mirchel	Hotel Appenberg
BM.T-Ü.2.25	K-44	Münchenwiler	Schloss Münchenwiler
BM.T-Ü.2.26	K-22	Oberbalm	Dorf Oberbalm
BM.T-Ü.2.27	K-45	Oberdiessbach	Schloss Oberdiessbach
BM.T-Ü.2.28	K-2	Riggisberg	Abeggstiftung
BM.T-Ü.2.29	K-10	Riggisberg	Kirche Riggisberg
BM.T-Ü.2.30	K-13	Rüeggisberg	Rüeggisberg Kirche
BM.T-Ü.2.31	K-14	Rüeggisberg	Rüeggisberg Klosterruine
BM.T-Ü.2.32	K-17	Rüeggisberg	Schwandbachbrücke
BM.T-Ü.2.33	K-15	Rümligen	Rümligen
BM.T-Ü.2.34	K-11	Schwarzenburg	Schwarzenburg Schloss
BM.T-Ü.2.35	K-12	Schwarzenburg	Schwarzenburg Dorfkern Chäppeli
BM.T-Ü.2.36	K-16	Schwarzenburg	Rossgabenbrücke
BM.T-Ü.2.37	K-18	Schwarzenburg	Kirche Wahlern
BM.T-Ü.2.38	K-19	Schwarzenburg	Ruine Grasburg
BM.T-Ü.2.39	K-20	Schwarzenburg	Albligen Kirche und Pfarrhaus
BM.T-Ü.2.40	K-21	Schwarzenburg	Schwarzwasserbrücke
BM.T-Ü.2.41		Wald	Sternwarte

Bahnen und Lifte

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name
BM.T-Ü.2.7	B-12	Guggisberg	Skilift Ottenleue
BM.T-Ü.2.8	B-11	Linden	Skilift Schindelberg Linden
BM.T-Ü.2.9	B-10	Riggisberg	Tellerlift Gurnigelbad
BM.T-Ü.2.10	B-8	Rüeggisberg	Skilift Gurnigel 1
BM.T-Ü.2.11	B-9	Rüeggisberg	Skilift Gurnigel 2
BM.T-Ü.2.12	B-3	Rüscheegg	Skilift Rüscheegg-Eywald 1
BM.T-Ü.2.13	B-4	Rüscheegg	Skilift Rüscheegg-Eywald 2
BM.T-Ü.2.14	B-1	Rüscheegg	Skilift Schwarzenbühl 1
BM.T-Ü.2.15	B-2	Rüscheegg	Skilift Schwarzenbühl 2
BM.T-Ü.2.16	B-5	Rüscheegg	Skilift Schwefelbergbad

Natur und Landschaft

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name
BM.T-Ü.2.42	N-37	Freimettigen	Hammersmatt
BM.T-Ü.2.43	N-11	Gerzensee	Auspkt. Belpberg Richtung Gerzensee
BM.T-Ü.2.44	N-10	Gerzensee	Auspkt. Belpberg Richtung Münsingen
BM.T-Ü.2.45	N-23	Guggisberg	Guggershorn
BM.T-Ü.2.46	N-21	Guggisberg	Horbühlpass
BM.T-Ü.2.47	N-32	Häutligen	Auspkt. Rüteli
BM.T-Ü.2.48	N-31	Linden	Auspkt. Mühleseilen
BM.T-Ü.2.49	N-29	Linden	Auspkt. Ringgis
BM.T-Ü.2.50	N-30	Linden	Biotop
BM.T-Ü.2.51	N-36	Linden	Güggel

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Gemeinde	Name
BM.T-Ü.2.52	N-42	Mirchel	Auspkt. Appenberg
BM.T-Ü.2.53	N-41	Mirchel	Auspkt. Lätthubel
BM.T-Ü.2.54	N-35	Oberhünigen	Aebersold
BM.T-Ü.2.55	N-28	Oberthal	Auspkt. "Bauplatz Möschberg"
BM.T-Ü.2.56	N-19	Riggisberg	Hubel
BM.T-Ü.2.57	N-18	Riggisberg	Oberer Gurnigel
BM.T-Ü.2.58	N-17	Riggisberg	Zigerhubel
BM.T-Ü.2.59	N-50	Rüeggisberg	Auspkt. Tavel-Denkmal Leuenberg
BM.T-Ü.2.60	N-26	Rüeggisberg	Bütschelegg
BM.T-Ü.2.61	N-16	Rüeggisberg	Gantrischhütte
BM.T-Ü.2.62	N-20	Rüeggisberg	Gurnigel
BM.T-Ü.2.63	N-15	Rüeggisberg	Nüenen
BM.T-Ü.2.64	N-24	Rüeggisberg	Tannwald
BM.T-Ü.2.65	N-22	Rüscheegg	Auspkt. Zürchersberg
BM.T-Ü.2.66	N-12	Rüscheegg	Bürglen
BM.T-Ü.2.67	N-14	Rüscheegg	Gantrisch
BM.T-Ü.2.68	N-44	Rüscheegg	Gantrischseeli
BM.T-Ü.2.69	N-13	Rüscheegg	Ochsen
BM.T-Ü.2.70	N-45	Rüscheegg	Pfyffe
BM.T-Ü.2.71	N-43	Rüscheegg	Schlüpfenfluh
BM.T-Ü.2.72	N-46	Rüscheegg	Selibühl
BM.T-Ü.2.73	N-25	Schwarzenburg	Wahlernhügel
BM.T-Ü.2.74	N-48	Wald	Auspkt. Gruben
BM.T-Ü.2.75	N-47	Wald	Englisbergegg
BM.T-Ü.2.76	N-27	Wald	Lisiberg

Überarbeitung der regionalen Landschaftsinhalte

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.L-Ü.5			A-Horizont
Frühere Nr.		Kategorie	
–		L-Ü Übriger Inhalt Landschaft	
Karte			
–			

Beschreibung der Massnahme

Im Bereich Landschaft wurden im RGSK 2. Generation die bestehenden teilregionalen Landschaftsrichtpläne bezüglich ihrer räumlichen Aussagen überprüft und selektiv aufgehoben. Die teilweise Aufhebung wurde in Anwendung von Art .61 BauG genehmigt. Einzelne Inhalte wurden aber von der expliziten Genehmigung ausgenommen.

Bis zu ihrer Ablösung werden gemäss Genehmigungsverfügung zum RGSK 2. Generation vom 23. Mai 2017 folgende Inhalte der jeweiligen teilregionalen Richtpläne als Zwischenergebnisse weitergeführt:

- Aaretal, Raumplan (1999): zu den hochempfindlichen und empfindlichen Landschaften.
- Aaretal, Teilrichtplan zur baulichen Nutzung in der Landwirtschaftszone (2002): Nutzungseinschränkungen a, Nutzungseinschränkungen c.
- Gürbetal, Landschaftsrichtplan (1981): Landschaftsschutzgebiete a und b.
- Kiesental, Landschaftsrichtplan (1982): Landschaftsschutzgebiete A und B.
- Laupen, Landschaftsrichtplan (1982): Landschaftsschutzgebiete a und b.
- Schwarzwasser, Gesamtrichtplan (1983): Landschaftsschutzgebiete A, Vorranggebiete Landschaft, Weilerzonen.
- VRB, Teil Naherholung und Landschaft (2005) / Kiesental, Gesamtrichtplan (1982): Landschaftsschutzgebiete A, Vorranggebiete Landschaft, Weilerzonen.

Umsetzung:

Die Region Bern-Mittelland beabsichtigt, die Landschaftsplanung im Rahmen der nächsten RGSK-Generation anzugehen und ihre behördenverbindlichen Planungsinstrumente zu bereinigen. Die Inhalte der teilregionalen Landschaftsrichtpläne sollen überprüft, allenfalls angepasst und im RGSK zusammengeführt werden. Damit sollen die noch verbleibenden teilregionalen Landschaftsrichtpläne endgültig abgelöst werden können.

Massnahmen:

1. Zusammentragen der Zielsetzungen und Massnahmen aus den verbleibenden teilregionalen Landschaftsrichtplänen.
2. Überführen der behördenverbindlichen Inhalte ins RGSK: Die noch relevanten und nicht umgesetzten Richtplaninhalte werden durch Anpassung von bestehenden RGSK-Massnahmen oder Aufnahme von neuen RGSK-Massnahmen in das RGSK der nächsten Generation integriert.
3. Aufheben der teilregionalen Richtpläne: Mit der Verabschiedung des RGSK der nächsten Generation und nach Genehmigung durch den Kanton Bern werden die verbleibenden Teilrichtpläne aufgehoben (voraussichtlich 2025).

Zweckmässigkeit	Nutzen
– Sichern und Schützen von wichtigen Landschaftselementen	– Zusammenführen von Inhalten verschiedener Planungsinstrumente im RGSK der nächsten Generation – Aktualisierung teilweise veralteter Planungsinhalte
Kosten (Mio CHF) ca. Fr. 60'000.–	Finanzierungsschlüssel Durch die Mitgliederbeiträge der RKBM Gemeinden finanziert. Subventionsantrag an Kanton Bern.
Stand der Planung Gem. Massnahmenbeschrieb	Umsetzungsschritte Gem. Massnahmenbeschrieb
	Termine Aufhebung 2025

Federführung Region Bern-Mittelland		Weitere Beteiligte Gemeinden Kanton	
Abstimmung Verkehr und Siedlung Nicht relevant.			
ÖV-Erschliessung	Nicht relevant.	Fläche (ha)	Nicht relevant.
ÖV-Güteklasse	Nicht relevant.	Einzonung (ha)	Nicht relevant.
		Fruchtfolgefläche (ha)	Nicht relevant.
Koordinationsstand Festsetzung		Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung Nein	
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen			
Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern:			
– BM.L-Ü.1			
– Massnahmenpaket BM.L-Ü.2			
– Massnahmenpakete BM.L-Ü.3 und BM.L-Ü.4			
Dokumente, Grundlagen			
– Genehmigungsvermerk zum RGSK 2. Generation, 2017			
– Im Massnahmenbeschrieb erwähnte teilregionale Richtpläne			

4.1.3 Verkehr

Fuss- und Veloverkehr

Übersicht

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
	Einzelmassnahmen Agglomeration Bern, Fussverkehr						
LV-F.1	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlerstrasse				X		314
LV-F.2	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schützenmatte			X			316
LV-F.3	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz			X			318
	Einzelmassnahmen Agglomeration Bern, Veloverkehr						
LV-V.1	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Zugang Länggasse, Aufwertung Velostation PostParc	KM-B-2-c (1)	0351.3.124	X			320
LV-V.2	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, B-Horizont	KM-B-2-c (2)			X		323
LV-V.3	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, C-Horizont					X	326
LV-V.4	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Hirschengraben	KM-B-2-c (1)	0351.3.124	X			328
LV-V.5	Stadt Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf	KM-B-2-e		X			331
	Einzelmassnahmen Agglomeration Bern, Übrige Massnahmen LV (Fuss- und Veloverkehr)						
LV-Ü.2	Stadt Bern, Fuss- und Radweg Bottigenstrasse				X		334
LV-Ü.3	Stadt Bern, BGK Murtenstrasse				X		336
LV-Ü.4	Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen			X			338
LV-Ü.6	Stadt Bern, S-Bahnstation Bümpliz Nord, Verbreiterung und Aufwertung Bahnunterführung			X			340
LV-Ü.7	Stadt Bern, Veloquerung Bahnhof Bümpliz Süd					X	342
LV-Ü.10	Stadt Bern, Köniz; Niederbottigen/ Niederwangen: Regionale Verbindung Riedmoosstrasse - Moosweg	MIV 3.2 (RGSK I)		X			344
LV-Ü.11	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Juch/Hallmatt-Rehag (UF/ÜF)			X			347
LV-Ü.12	Stadt Bern, BGK Effingerstrasse, Abschnitt Belpstrasse - Loryplatz				X		349
LV-Ü.13	Stadt Bern, Egghölzli			X			351
LV-Ü.14	Stadt Bern, BGK Muristrasse				X		353
LV-Ü.15	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Breitenrain - Länggasse	LV-N-1	0351.3.068		X		355
LV-Ü.16	Stadt Bern - Köniz, Morillonstrasse / Bahnübergang BLS	LV-S-1	0351.3.078			X	358
LV-Ü.17	Stadt Bern, BGK Bollwerk Umgestaltung					X	360
LV-Ü.18	Stadt Bern, BGK Thunplatz				X		362

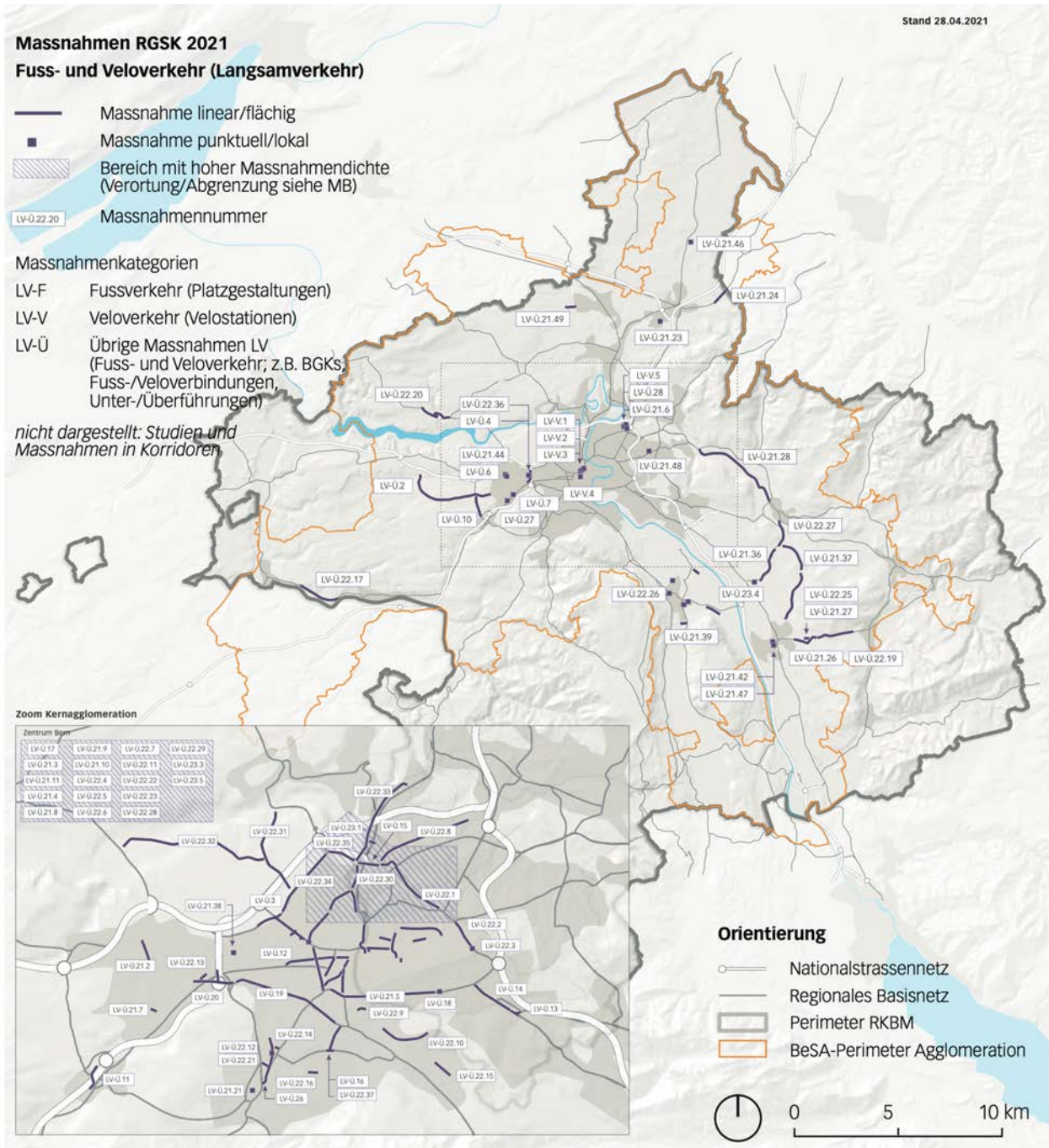
RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
LV-Ü.19	Stadt Bern, Alternative Veloroute abseits der Weissensteinstrasse					X	364
LV-Ü.20	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Autobahnanschluss Bern Bümpliz					X	366
LV-Ü.26	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6				X		368
LV-Ü.27	Stadt Bern, Bern Bümpliz Süd, Fuss-/Veloverbindung Freiburgstrasse - Lagerhausweg/Wangenstrasse				X		370
LV-Ü.28	Stadt Bern, Personenunterführung Wankdorf – Veloverbindung und Velostation					X	372
LV-Ü.21	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, Agglomeration Bern, A-Horizont						375
LV-Ü.21.2	Stadt Bern, Attraktivierung der Fusswegverbindung Fellergut-Station Bümpliz Nord-Fellerstrasse-Tscharnergut			X			377
LV-Ü.21.3	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Postgasse			X			378
LV-Ü.21.4	Stadt Bern, Sanierung Effingerstrasse mit Umbau Haltestelle Kocherpark			X			379
LV-Ü.21.5	Stadt Bern, BGK Eigerstrasse-Kirchenfeldstrasse			X			380
LV-Ü.21.6	Stadt Bern, Stauffacherstrasse, Abschnitt Neuenschwanderstrasse - Papiermühlestrasse			X			381
LV-Ü.21.7	Stadt Bern, BGK Statthalterstrasse			X			382
LV-Ü.21.8	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 16 Bühlstrasse: Fahrradstrasse	LV-W-1-k-b	0351.3.106	X			383
LV-Ü.21.9	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 17 Mittelstrasse; Teil Begegnungszone	LV-W-1-k-b	0351.3.106	X			384
LV-Ü.21.10	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 112 Neubrückstrasse bis Bierhübeli	LV-W-1-k-b	0351.3.106	X			385
LV-Ü.21.11	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 123 Querung Schauplatzgasse – Bahnhofplatz; Raum Bahnhofplatz – Bollwerk	LV-W-1-k-b	0351.3.106	X			386
LV-Ü.21.21	Köniz, Fuss-/Veloverbindung S-Bahnhaltestelle Köniz–Sägestrasse			X			387
LV-Ü.21.23	Moosseedorf, Fuss- und Veloverbindung Unterweg-Sandstrasse			X			388
LV-Ü.21.24	Bäriswil, Verlängerung Radweg	Teil von LV-W-1-j		X			389
LV-Ü.21.26	Münsingen, Ortsdurchfahrt Tägertschi Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr	Teil von LV-S-10	0351.3.085	X			390
LV-Ü.21.27	Münsingen, Neue Veloverbindung Thalmatt Tägertschi			X			391
LV-Ü.21.28	Umsetzung Velohaupttrouten Worb-Deisswil			X			392
LV-Ü.21.29	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Tägertschi-Konolfingen-Biglen-Zäziwil, Etappe 1			X			393
LV-Ü.21.30	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Gürbetal, Etappe 1			X			394
LV-Ü.21.31	Umsetzung Tangentialverbindung Kehrsatz-Belp Zentrum / Belp Flughafen-Münsingen, Etappe 1			X			395

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
LV-Ü.21.32	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Raum Zollikofen, Etappe 1			X			396
LV-Ü.21.35	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Halenbrücke-Uettligen / Ortschwaben, Etappe 1			X			397
LV-Ü.21.36	Rubigen-Worb SBB, Sicherheit des Velo- verkehrs; Ortsausgang bis Worb SBB	Teil von LV-S-8	0351.3.083	X			398
LV-Ü.21.37	Münsingen, Fuss- und Veloverbindung Trimstein – Worb			X			399
LV-Ü.21.38	Stadt Bern, Anschlussstrecken an die Fuss- und Veloverbindung Passerelle Steigerhubel			X			400
LV-Ü.21.39	Belp, Schliessen Netzlücken Fuss- und Velowegenetz, 1. Etappe			X			401
LV-Ü.21.42	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knoten- punkt Münsingen, Zugang und Querung Fuss- und Veloverkehr Bahnhof Nord	Teil von LV-N- 11 (2. Etappe)	0351.3.076	X			402
LV-Ü.21.44	Stadt Bern, Veloparkierung S-Bahnstation Bümpliz Nord			X			403
LV-Ü.21.45	Agglomeration Bern, B+R Anlagen	KM-B-1 (2)	0351.3.120	X			404
LV-Ü.21.46	Jegenstorf, Veloparkierung Bahnhof Jegenstorf			X			405
LV-Ü.21.47	Münsingen, Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen			X			406
LV-Ü.21.48	Ostermundigen, Bahnhof Ostermundigen, PU Nord			X			407
LV-Ü.21.49	Diemerswil, Fuss- und Velosicherheit Buchsi-/ Oberdorfstrasse			X			408
LV-Ü.22	Massnahmenpaket pauschale Bundesbei- träge, Kategorie Langsamverkehr, Agglomeration Bern, B-Horizont						409
LV-Ü.22.1	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 2 Wylerstrasse - Spitalackerstrasse; Fahrradstrasse	LV-W-1-k-b	0351.3.106		X		411
LV-Ü.22.2	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 4 Laub- eggstrasse; ab Ostermundigenstrasse bis Schlosshaldenstrasse	LV-W-1-k-c			X		412
LV-Ü.22.3	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 5 Knoten Laubeggstrasse / Schlosshaldenstrasse	LV-W-1-k-c			X		413
LV-Ü.22.4	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 51 Monbijoustrasse; ab Effingerstrasse bis Haltestelle Monbijou	LV-W-1-k-c			X		414
LV-Ü.22.5	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 52 Bereich Haltestelle Monbijou (Tram, Bus, Velo) bis Knoten Monbijoustrasse / Schwarztorstrasse	LV-W-1-k-c			X		415
LV-Ü.22.6	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 53 Monbijoustrasse; ab Schwarztorstrasse bis Eigerstrasse	LV-W-1-k-c			X		416
LV-Ü.22.7	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 60 Monbijoustrasse - Mühlemattstrasse	LV-W-1-k-c			X		417
LV-Ü.22.8	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 403 Schei- benstrasse, Stauffacherstrasse (ab Wyler- bad bis Wankdorf City 1)				X		418
LV-Ü.22.9	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 404 Verbin- dung Bürenstrasse - Sandrainstrasse				X		419

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
LV-Ü.22.10	Stadt Bern, 405 Aareweg				X		420
LV-Ü.22.11	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 406 Brücke Bühlstrasse				X		421
LV-Ü.22.12	Köniz, Fuss-/Velounterführung Stationsstrasse				X		422
LV-Ü.22.13	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Bahn- höhweg	LV-N-2			X		423
LV-Ü.22.14	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, Thomasweg-Kohlenweg				X		424
LV-Ü.22.15	Köniz Wabern, Fuss-/Veloverbindung Weyergut	LV-N-4			X		425
LV-Ü.22.16	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Feldrain- und Chasseralstrasse	LV-N-6			X		426
LV-Ü.22.17	Umsetzung Velohauptroute Neuenegg- Laupen, Abschnitt 4.2 Wydenrain- Ramsere				X		427
LV-Ü.22.19	Tägertschi-Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit	Teil von LV-S-10	0351.3.085		X		428
LV-Ü.22.20	Wohlen bei Bern, Velomassnahmen Wohlen - Illiswil	LV-S-9			X		429
LV-Ü.22.21	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Neuhausplatz - Liebefeldpark	LV-N-12	0351.3.077		X		430
LV-Ü.22.22	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 14 Zieglerstrasse (Eigerplatz-Inselplatz)	LV-W-1-k-b	0351.3.106		X		431
LV-Ü.22.23	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 125 Verbin- dung Kornhausbrücke - Kirchenfeldbrücke	LV-W-1-k-c			X		432
LV-Ü.22.25	Münsingen, Fuss- und Veloverbindung Trimstein – Münsingen	Teil von LV-S-14 (2)	0351.3.092		X		433
LV-Ü.22.26	Belp, Schliessen Netzlücken Fuss- und Velowegenetz, 2. Etappe				X		434
LV-Ü.22.27	Worb, Rubigenstrasse, Sicherheit des Veloverkehrs	LV-S-12	0351.3.087		X		435
LV-Ü.22.28	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innen- stadt, Gestaltung Schauplatzgasse / Gurtengasse / Amtshausgasse				X		436
LV-Ü.22.29	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innen- stadt, Gestaltung Zeughausgasse				X		437
LV-Ü.22.30	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 18 Engestrasse bis Fuss-/Veloverbindung Breitenrain - Länggasse	LV-W-1-k-b	0351.3.106		X		438
LV-Ü.22.31	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 102 Halenstrasse; Alltagsveloroute	LV-W-1-k-b	0351.3.106		X		439
LV-Ü.22.32	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 103 Nationale Veloroute 8 durch Bremgarten- wald Richtung Wohlen; Alltagsveloroute	LV-W-1-k-b	0351.3.106		X		440
LV-Ü.22.33	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 113 Enge- strasse, Reichenbach-strasse, Kastellweg; Zufahrtsroute Fuss-/ Veloverbindung Brei- tenrain - Länggasse	LV-W-1-k-b	0351.3.106		X		441
LV-Ü.22.34	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 401 Brem- gartenstrasse				X		442
LV-Ü.22.35	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 402 Erschliessung Viererfeld - Engestrasse				X		443
LV-Ü.22.36	Stadt Bern, Velostation S-Bahnhaltestellen Europaplatz	KM-B-2-d	0351.3.126		X		444
LV-Ü.22.37	Stadt Bern, BGK Morillonstrasse				X		445

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
LV-Ü.23	Massnahmenpaket Agglomeration Bern, Aufwertung, Schliessen von Netzlücken und Erhöhung Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr, C-Horizont						446
LV-Ü.23.1	Stadt Bern, Aarezugänge Länggasse, Viererfeld					X	448
LV-Ü.23.3	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Matte - Kirchenfeld	LV-N-8				X	449
LV-Ü.23.4	Rubigen-Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs, Kreisel Rubigen bis Unterführung	Teil von LV-S-8	0351.3.083			X	450
LV-Ü.23.5	Stadt Bern, Aufwertung Altenbergstrasse für den Fussverkehr					X	451
LV-Ü.24	Massnahmenpaket Region Bern-Mittelland, Studien Fuss- und Veloverkehr						452
LV-Ü.24.1	Region Bern-Mittelland, Studie Leitbild Fuss- und Veloverkehr RKBM			X			453
LV-Ü.24.2	Region Bern-Mittelland, Studie Tangentialverbindung Schwarzenburg - Kirchdorf			X			454
LV-Ü.24.3	Region Bern-Mittelland, Studie Velohauptroute Bern - Rubigen (- Münsingen)			X			455
LV-Ü.24.4	Region Bern-Mittelland, Studie Netzlücken Velohaupttrouten			X			456
LV-Ü.24.5	Region Bern-Mittelland, Studie Velodrehscheiben			X			457
LV-Ü.24.6	Region Bern-Mittelland, Studie Uferweg Wohlensee für Fuss- und Veloverkehr			X			458
LV-Ü.24.7	Region Bern-Mittelland, Studie Velohauptroute Münsingen - Thun			X			459
	Dokumentationsblätter Fuss- und Veloverkehr						
LV-Ü.30	Velohaupttrouten Korridor Tägertschi - Konolfingen – Biglen - Zäziwil			X			460
LV-Ü.31	Velohaupttrouten Korridor Gürbetal			X			462
LV-Ü.32	Tangentialverbindung Kehrsatz-Belp Zentrum / Belp Flughafen-Münsingen			X			464
LV-Ü.33	Velohaupttrouten Korridor Raum Zollikofen			X			466
LV-Ü.34	Velohaupttrouten Korridor Halenbrücke-Uettligen / Ortschwaben			X			468

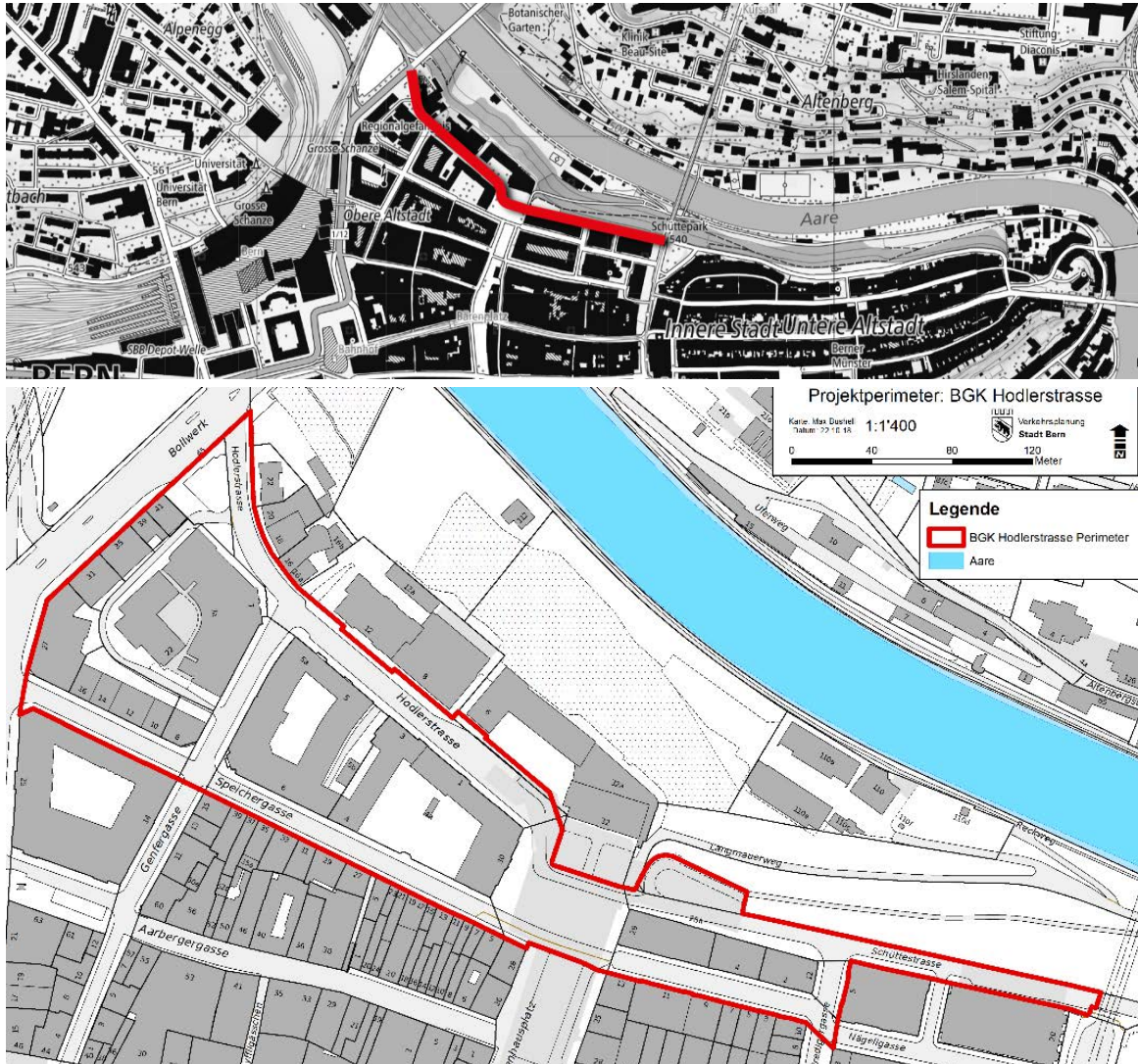
Massnahmenkarte Fuss- und Veloverkehr



Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlerstrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-F.1	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Hodlerstrasse dient im heutigen Zustand vor allem dem motorisierten Verkehr. Sie bildet eine verkehrliche Achse und kann kaum als Begegnungs- und Aufenthaltsort in der Innenstadt genutzt werden.

Ziel der Massnahme:

- Umstrukturierung von der Verkehrsachse zum städtischen Strassenraum für Begegnung (Kunstmühle); Reduktion Durchgangsverkehr;
- Realisierung eines Platzes vor dem Kunstmuseum prüfen (Gestaltungsentwurf);
- Direkte Erschliessung des Kunstmuseums in Kombination mit Restaurant, Kino o.ä. bedingt neue Verkehrsführung;
- Wirkungsvolle Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas (z.B. ausreichende Beschattung; Förderung der Wasserverdunstung durch Vegetation, versickerungsfähige Oberflächenmaterialien usw.);
- Sicherheit im öffentlichen Raum und Aufenthaltsqualität sicherstellen.

Machbarkeit

Die Machbarkeit einer Reduktion des Durchgangsverkehrs ist geprüft und gegeben. Diese Analyse dient als Grundlage für die Projektentwicklung.

Zweckmässigkeit

Der Hodlerstrasse als Hauptverbindung zwischen dem Waisenhausplatz und der Schützenmatte kommt in der Innenstadt eine zentrale Funktion zu. Heute fahren täglich rund 7'000 Fahrzeuge über die Hodlerstrasse. Die neue Gestaltung der Hodlerstrasse ist Teil der Schlüsselmassnahme 1.1. «Fussgängerfreundliche Innenstadt» des Richtplans Fussverkehr der Stadt Bern. Die Hodlerstrasse ist im Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern als „Velohaupttroute“ klassifiziert.

Die Massnahme leistet entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien MIV einen Beitrag zur Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr dazu bei, dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert wird, dass attraktive Fusswegverbindungen realisiert werden und dass ein sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz realisiert wird.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Die Massnahme wandelt die Strasse von einer Verkehrsachse zu einem Begegnungs- und Aufenthaltsort um und unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen.

Planungsstand

2 – grobe Kostenschätzung aus Erfahrungswerten liegt vor; Massnahmeninhalt ist bekannt

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2029

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2030

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

Kunstmuseum Bern; Bernmobil

Kosten (Mio. CHF)

20.0

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen
gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationsstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Vororientierung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Bern, Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)
- Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schützenmatte (BM.LV-F.2)
- Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz (BM.LV-F.3)
- Stadt Bern, 2. Tramachse Ost (BM.ÖV-Tram.4 / 0351.3.059)

Umweltverträglichkeit

Beachtung Lärmimmissionen und Denkmäler

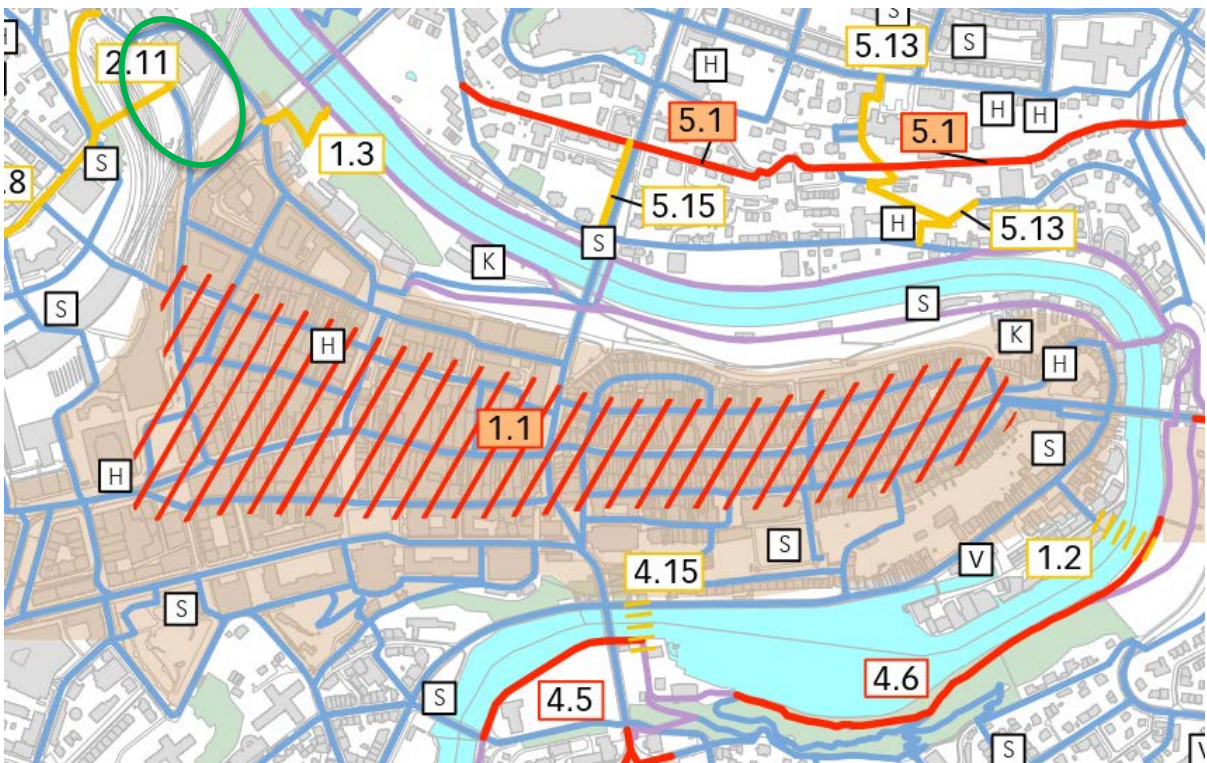
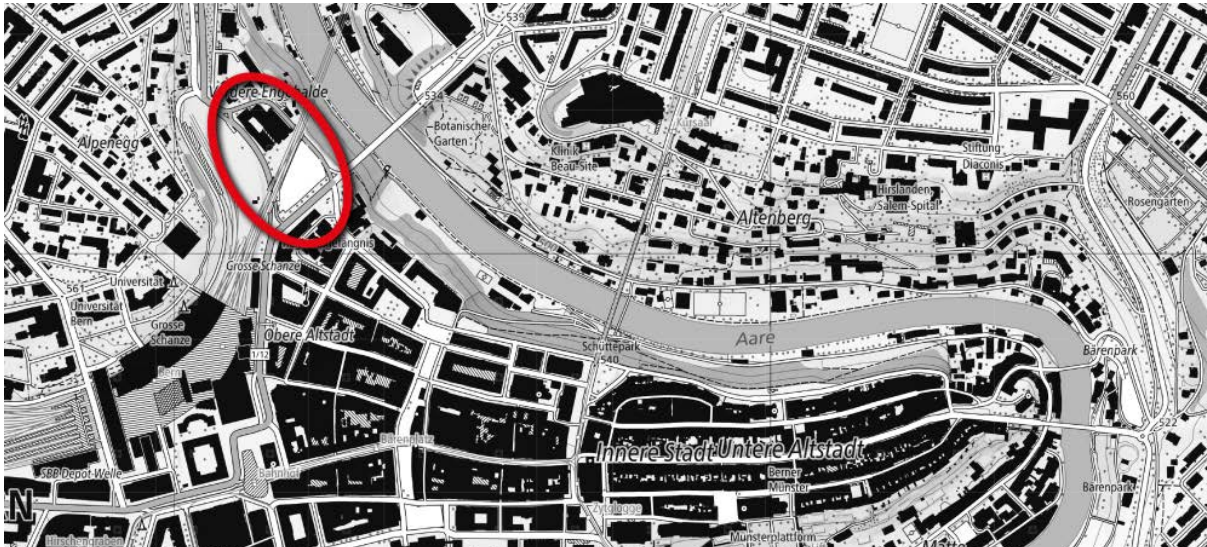
Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
 - Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020
 - Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020
-

Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schützenmatte

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-F.2	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Auszug Richtplan Fussverkehr Stadt Bern, 2020 (grüner Kreis: Schützenmatte)

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Schützenmatte befindet sich an zentraler Lage und in direkter Nähe zum Bahnhof Bern. Eine fussgängerfreundliche Innenstadt verlangt eine bessere Verteilung der Fussgängerströme und eine erhöhte Aufenthaltsqualität in den Gassen und Plätzen. Hierzu werden Begegnungsorte mit attraktiver Gestaltung, Sitzgelegenheiten, angenehmer Beleuchtung und guter Orientierung geschaffen.

Machbarkeit

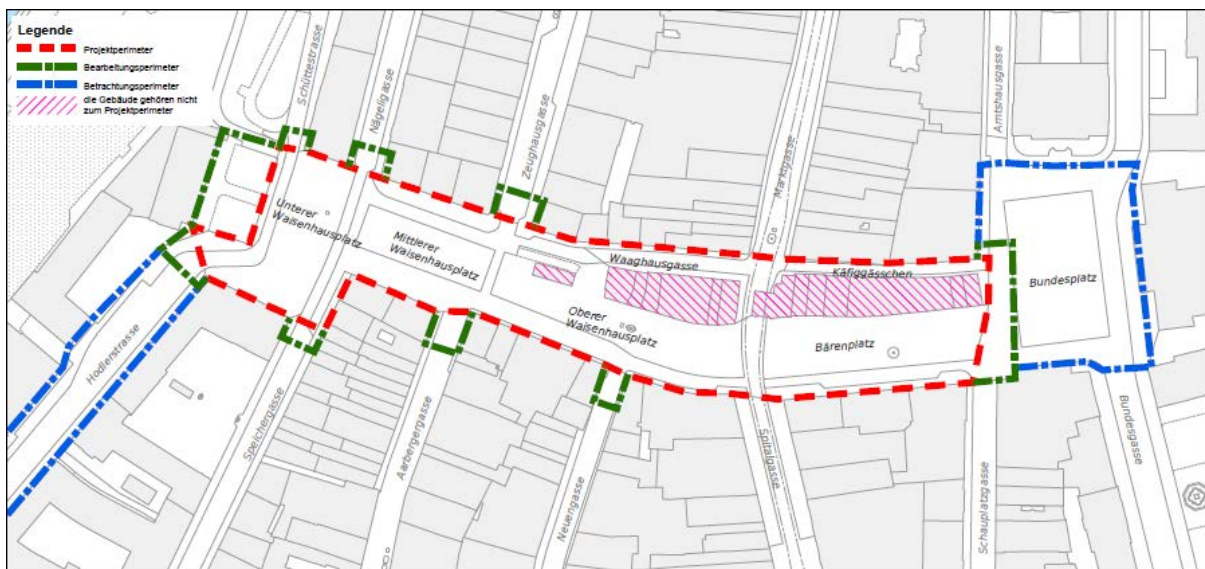
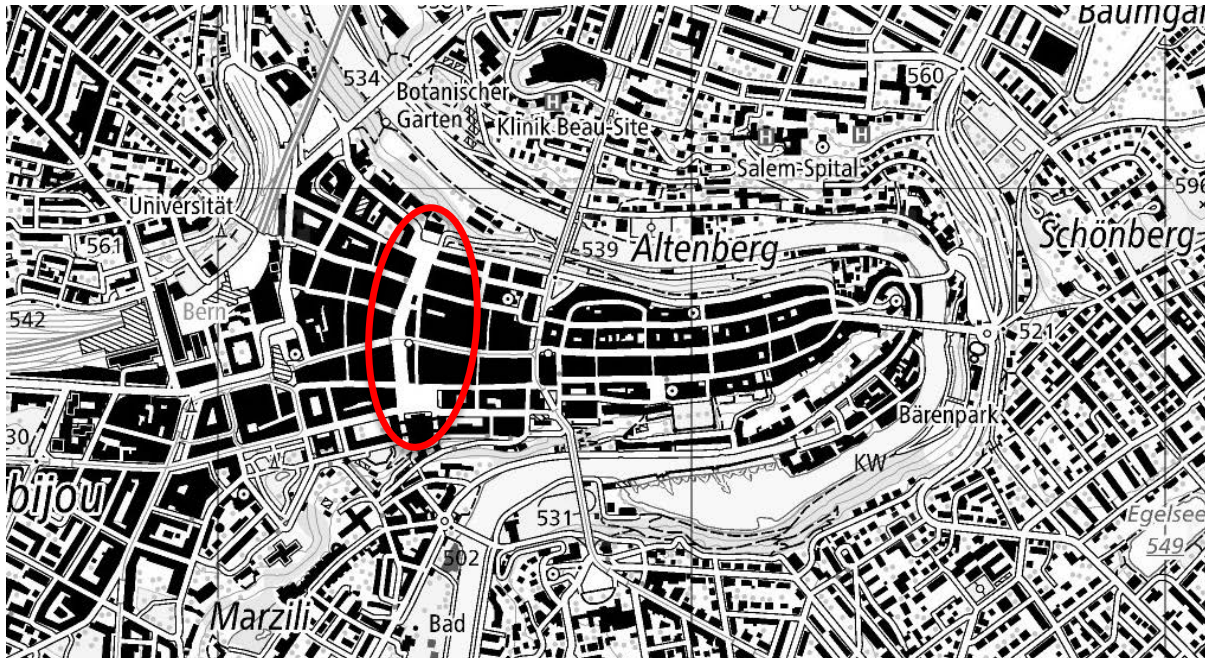
Die Machbarkeit wird in der laufenden Ausarbeitung der Vorstudie nachgewiesen.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Die Umgestaltung der Schützenmatte ist Teil der Schlüsselmassnahme 1.1. Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern «Fussgängerfreundliche Innenstadt». Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr dazu bei, dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert wird, dass attraktive Fusswegverbindungen realisiert werden und dass ein sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz realisiert wird.	Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr: Die Massnahme hat zum Ziel, die Schützenmatte zu einem vielfältig nutzbaren Platz umzugestalten und damit die Siedlungsqualität nach innen zu unterstützen.
Planungsstand	
1 – grobe Kostenschätzung aus Erfahrungswerten liegt vor; Massnahmeninhalt ist bekannt	
Bau- und Finanzierungsreife	
1 – Projektierung	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2026	31.12.2027
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Bern	–
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
10.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
– Bund: voraussichtlich 30–40 %	
– Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
– Zukunft Bahnhof Bern (ZBB), Baustein 3b (0351.3.159)	
– Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlerstrasse (BM.LV-F.2)	
– Stadt Bern, 2. Tramachse Ost (BM.ÖV-Tram.4 / 0351.3.059)	
Umweltverträglichkeit	
Beachtung Lärmimmissionen und Denkmäler	
Quantitative Angaben, Dokumente	
– Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern	
– Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020	
– Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020	
– Nutzungs- und Entwicklungskonzept Schützenmatte, 2016	

Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-F.3	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Bären- und Waisenhausplatz bilden den wichtigsten öffentlichen Stadtraum zwischen der unteren Altstadt und dem Bahnhofplatz. Durch ihre zentrale Lage, ihre Grösse und ihr einmaliges Umfeld kommt ihnen eine besondere Bedeutung unter den Plätzen der Stadt Bern zu, die es bei der Neugestaltung zu beachten gilt.

Die grösste Herausforderung im Rahmen der Umgestaltung ist es, die Vielfalt der Nutzungen auf beiden Plätzen zu berücksichtigen, insbesondere auch, dass sich die Nutzungen über den Tag immer wieder ändern. Bei keinem anderen Platz in der Stadt Bern besteht eine vergleichbar hohe Nutzungsdichte mit ebenso raschen und häufigen Nutzungsänderungen. Trotz der unterschiedlichen Nutzungsansprüche sollen attraktive und flexible Aufenthaltsräume geschaffen werden und den Ansprüchen des Veloverkehrs, der Anlieferung, der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sowie der Gestaltung Rechnung getragen werden.

Die umzusetzenden Massnahmen beinhalten eine hochwertige Materialisierung, eine adäquate Möblierung, klimawirksame Massnahmen (unter anderem Begrünung), eine hindernisfreie Ausgestaltung und freie Fläche zur flexiblen Nutzung.

Gesondert auszuweisen sind folgende verkehrlichen Massnahmen:

- Umsetzung einer grossen Begegnungszone
- Neue Organisation Veloparkierung
- Bereinigung Verkehrsführung Langsamverkehr
- Klärung Anlieferverkehr

Machbarkeit

Die verkehrliche Machbarkeit wurde im Rahmen des Vorprojektes nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Der Bären-/Waisenhausplatz soll zu einem attraktiven Ort werden, welcher nicht nur seiner stadt-räumlichen Bedeutung, sondern auch den Bedürfnissen an Aufenthaltsqualität und verschiedenen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum gerecht wird. Mit der Gesamtanierung der bei-den Plätze kann der teils mangelhafte Zustand behoben werden.

Eine bereits realisierte Velohauptroute (Nägeligasse / Speichergasse) quert den unteren Waisenhausplatz. Die Verbindung über den Platz sowie die Anbindung für den Langsamverkehr auf den Platz soll im Rahmen des Projekts optimiert werden.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien dazu bei:

- in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).
- dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutrale bewältigt werden kann.

Die Massnahme trägt dazu bei, dass die Altstadt von Bern ihre Funktion als Zentrum mit erhöhtem Ziel-, Quell- und Transitverkehr für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr erfüllen kann.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Die heutigen Nutzungsüberlagerungen (insb. auch verkehrlich) werden mit dem Projekt reduziert und es können attraktive, flexible Aufenthaltsräume für die Bevölkerung entstehen.

Planungsstand

2 – Kostenschätzung aus Vorprojekt liegt vor; Massnahmeninhalt ist bekannt

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2024

Voraussichtliche Inbetriebnahme

01.01.2025

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG

Kosten (Mio. CHF)

20.7

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen
gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationsstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlerstrasse (BM.LV-F.1)

Umweltverträglichkeit

–

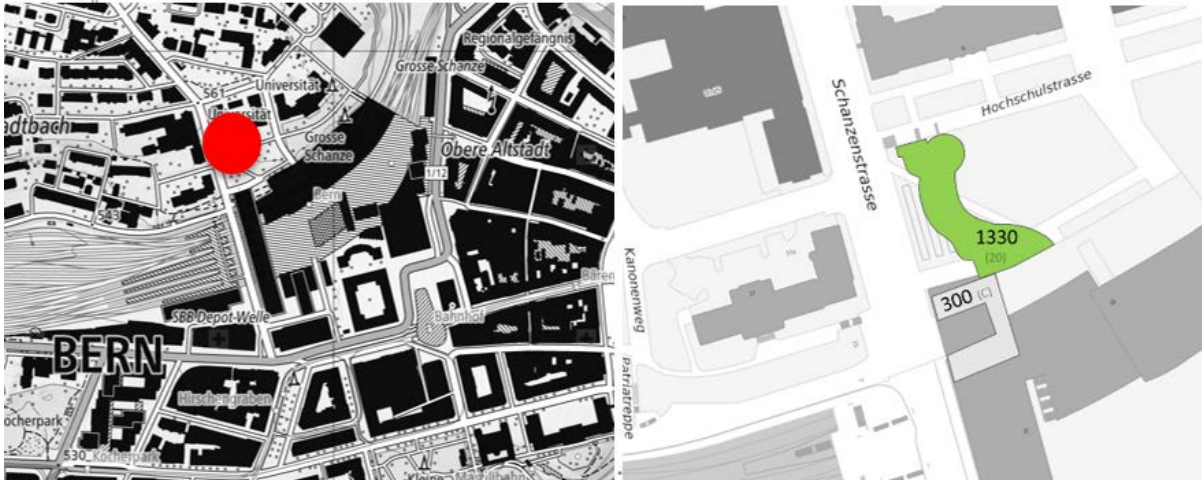
Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
- Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020
- Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020

Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Zugang Länggasse, Aufwertung Velostation PostParc

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-V.1	0351.3.124	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
KM-B-2-c (1)	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Im Umfeld des Hauptbahnhofs Bern ist ein Bedarf von 10'000 Veloabstellplätzen bis 2030 ausgewiesen. Das entspricht einem Ausbau von 6'350 Abstellplätzen in neuen Velostationen.

Im Sektor Nord soll dazu die von den SBB beim neuen Zugang Länggasse (Teil von Zukunft Bahnhof Bern, ZBB) ohnehin vorgesehene Velostation um ein zweites Geschoss erweitert und das obere der beiden Geschosse mit der bestehenden Velostation Schanzenbrücke (300 Abstellplätze) verbunden werden. Insgesamt können so 1'650 Abstellplätze angeboten werden.

Im Sektor Süd-West ist der Bau einer Velostation unter dem Hirschengraben mit 3'000 Abstellplätzen vorgesehen. Zudem soll die bestehende Velostation PostParc (1'000 Abstellplätze) mit einer direkte Verbindung in die Passage Bubenberg der SBB (Teil von ZBB: Ausbaus der Publikumsanlage Bahnhof Bern/APBB) aufgewertet werden.

Die Massnahmen zum Angebotsausbau im Sektor Ost fallen in den Programmhorizont späterer Agglomerationsprogramme, siehe dazu Anmeldung Velostation Ersatzneubau 4B (B-Massnahme) und im Ersatzneubau Bollwerk 2-8 (C-Massnahme).

Mit der «Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld» (2019) liegt der Nachweis vor, dass es zu den grossen Velostationen Zugang Länggasse und Hirschengraben keine annähernd gleichwertige Alternativen gibt.

Mit dem Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Bahnhofumfeld soll die Mobilitätskette mit umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsmitteln gestärkt werden.

Machbarkeit

Die Stadt Bern hat 2019 eine «Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld» erarbeitet. Sie umfasst ein Gesamtkonzept, eine Auslegeordnung zu den Optionen für den Angebotsausbau und ein Umsetzungsprogramm 2030.

Die Strategie enthält generelle Aussagen zur Machbarkeit und zu den Kosten. Zusätzlich liegen folgende Unterlagen betreffend die Machbarkeit vor:

- Velostation Zugang Länggasse: Das erste Geschoss ist im Plangenehmigungsverfahren zum Zugang Länggasse der SBB bewilligt. Für das zweite Geschoss besteht eine Machbarkeitsstudie der SBB (im Auftrag der Stadt Bern).
- Velostation Hirschengraben: Machbarkeitsnachweis auf Stufe Vorprojekt.
- Verbindung Velostation PostParc–Passage Bubenberg: es liegt eine Machbarkeitsstudie der SBB (im Auftrag der Stadt Bern) vor.

Zweckmässigkeit

Die Massnahmen stehen im Zusammenhang mit dem Bundesbeschluss Velo (2018) und sie ergänzen die Vorhaben von SBB, RBS und Stadt Bern des ersten Ausbauschnitts ZBB. Sie tragen ferner zur Umsetzung des Stadtentwicklungskonzepts 2016 und der Velo-Offensive der Stadt Bern sowie der Energie- und Klimastrategie 2025 des Gemeinderats der Stadt Bern bei.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien dazu bei:

- die multimodale Mobilität zu fördern.
- in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).
- dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Handlungsbedarf im Fokusraum Bahnhof Bern dazu bei, dass dieser seine Funktion als Zentrum mit erhöhtem Ziel-, Quell- und Transitverkehr für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr erfüllen kann.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Die Massnahmen bewirken eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der Bahn. Die Umsteigebeziehungen Veloverkehr/Bahn werden attraktiver und der Modalsplit wird zugunsten des ÖV und des Velos verbessert.

Planungsstand

Velostation Zugang Länggasse: 2

Verbindung Velostation PostParc–Passage Bubenberg: 2

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierung

VS Zugang Länggasse: Projektierung finanziert, Finanzierungsbeschluss und Bewilligung bis 2025

Verbindung VS PostParc–Passage Bubenberg: Projektierung finanziert, Finanzierungsbeschluss und Bewilligung bis 2023.

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2024 (etappiert)

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2028 (etappiert)

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

SBB Infra; Kanton Bern; Grosse Schanze AG; Bernmobil

Kosten (Mio. CHF)

10.1

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

davon:

- Velostation Zugang Länggasse (8.7 Mio.)
- Verbindung Velostation PostParc–Passage Bubenberg (1.2 Mio.)

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Strassennetzplan

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

RGSK I / AP 2.Generation:

- Bern, Zukunft Bahnhof Bern, Realisierung Publikumsanlagen SBB (ÖV 1.1b, 0351.2.035)
 - Zukunft Bahnhof Bern (ÖV-FV-1 Bern); Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt. Baustein 2 (ÖV-FV-1-b)
-

RGSK II / AP 3. Generation:

- Velohaupttrouten Stadt Bern (LV-W-1-k). Der Veloverkehrsanteil wird bis 2030 verdoppelt. Dies bedarf neben komfortablen Velohaupttrouten ausreichend Veloabstellplätze an den Ziel- und Ausgangsorten
- Anbindung der angrenzenden Velokorridore (Massnahmenblätter LV-W-1-k-a, LV-W-1-k-b, LV-W-1-k-c) und der Veloroute Wankdorf (Massnahme Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring; 351.028)

RGSK 2021 / AP 4. Generation:

- Agglomeration Bern, B+R-Anlagen (BM.LV-Ü.21.45)
- Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Hirschengraben (BM.LV-V.4)
- Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, B- und C-Horizont (BM.LV-V.2 / BM.LV-V.3)

Umweltverträglichkeit

-

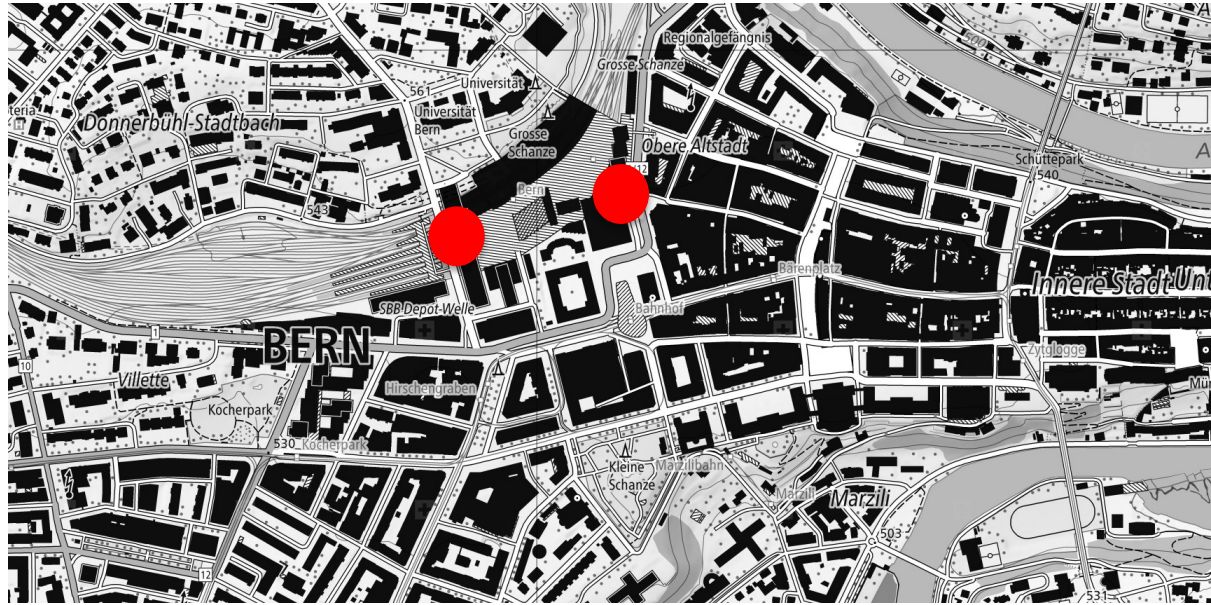
Quantitative Angaben, Dokumente

- Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen, RKBM, Januar 2012
 - ZBB-Planungspartner, Studie Übergeordnete Nutzungen (üN), 2015
 - Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
 - Strategische Planung Veloabstellplätze Bahnhof Bern, Begleitprojekt ZBB, Stadt Bern, Verkehrsplanung, 2016
 - Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld mit Gesamtkonzept, Auslegeordnung der Ausbauoptionen, Umsetzungsprogramm 2030, 2019
-

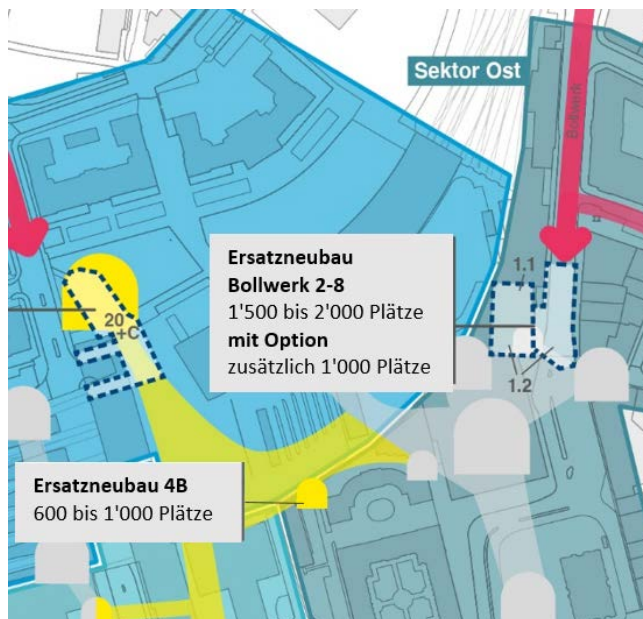
Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, B-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-V.2	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
KM-B-2-c (2)	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Karte:



Legende

	1 Neue prioritäre Velostationen		Bahnhofzugänge bestehend 1., 2., 3. Priorität		Bahnhofzugänge 2027 1., 2., 3. Priorität
	Hauptzufahrtsachsen je Sektor (Stand heute bis mind. 2030)		Bahnhofpassagen bestehend		Bahnhofpassagen 2027

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Im Umfeld des Hauptbahnhofs Bern ist ein Bedarf von 10'000 Veloabstellplätzen bis 2030 ausgewiesen. Das entspricht einem Ausbau von 6'350 Abstellplätzen in neuen Velostationen. Im Sektor Ost ist in einem ersten Schritt der Bau einer Velostation im Ersatzneubau 4B (Schwesternhaus) der Burgergemeinde Bern mit 600 bis 1'000 Abstellplätzen vorgesehen. Die neue Velo-

station kann mit der bestehenden Velostation Milchgässli verbunden und zusammen als Gesamtanlage betrieben werden. Der Zeitplan für die Umsetzung der Velostation richtet sich nach dem Zeitplan für den Ersatzneubau der Burgergemeinde. Im ProgrammhORIZONT eines späteren Agglomerationsprogramms soll in einem zweiten Schritt im Ersatzneubau der SBB Immobilien für das Bollwerk 2-8 eine weitere Velostation erstellt werden (siehe dazu Anmeldung Velostation Ersatzneubau Bollwerk 2-8 als C-Massnahme, BM.LV-V.3).

Auch im Sektor Nord und im Sektor Süd-West ist der Bau von mehreren Velostationen vorgesehen, und zusätzlich die Aufwertung einer bestehenden (siehe dazu Anmeldung Velostationen Zugang Länggasse und Hirschengraben sowie Verbindung von der bestehenden Velostation PostParc in die Passage Bubenberg der SBB).

Machbarkeit

Die Stadt Bern hat eine «Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld» erarbeitet. Sie umfasst ein Gesamtkonzept, eine Auslegeordnung zu den Optionen für den Angebotsausbau und ein Umsetzungsprogramm 2030.

Die Strategie enthält generelle Aussagen zur Machbarkeit und zu den Kosten. Zusätzlich liegen folgende Unterlagen betreffend die Machbarkeit vor:

- Velostation Ersatzneubau Bollwerk 2-8: Machbarkeitsstudie/Studie der SBB
- Option Erweiterung Velostation Ersatzneubau Bollwerk 2-8: Machbarkeitsstudie

Zweckmässigkeit

Die Massnahmen stehen im Zusammenhang mit dem Bundesbeschluss Velo (2018) und sie ergänzen die Vorhaben von SBB, RBS und Stadt Bern des ersten Ausbaus schrittweise ZBB. Sie tragen ferner zur Umsetzung des Stadtentwicklungskonzepts 2016 und der Velo-Offensive der Stadt Bern sowie der Energiestrategie 2050 des Gemeinderats der Stadt Bern bei.

- Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien dazu bei:
- die multimodale Mobilität zu fördern.
 - in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).
 - dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Handlungsbedarf im Fokusraum Bahnhof Bern dazu bei, dass dieser seine Funktion als Zentrum mit erhöhtem Ziel-, Quell- und Transitverkehr für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr erfüllen kann.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:
 Mit dem Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Bahnhofumfeld soll die Mobilitätskette mit umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsmitteln gestärkt werden.
 Die Massnahmen bewirken eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der Bahn. Die Umsteigebeziehungen Veloverkehr/Bahn werden attraktiver und der Modalsplit wird zugunsten des ÖV und des Velos verbessert.

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung
 Projektierungskredit bis 2023; Finanzierungsbeschluss und Bewilligung bis 2027

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2029

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2034

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

Burgergemeinde Bern

Kosten (Mio. CHF)

9.9

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
-------------------	---

Zwischenergebnis	Strassennetzplan
------------------	------------------

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

RGSK I / AP 2. Generation:

- Bern, Zukunft Bahnhof Bern, Realisierung Publikumsanlagen SBB (ÖV 1.1b, 0351.2.035)
- Zukunft Bahnhof Bern (ÖV-FV-1 Bern); Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschritt. Baustein 2 (ÖV-FV-1-b)

RGSK II / AP 3. Generation:

- Velohaupttrouten Stadt Bern (LV-W-1-k). Der Veloverkehrsanteil wird bis 2030 verdoppelt. Dies bedarf neben komfortablen Velohaupttrouten ausreichend Veloabstellplätze an den Ziel- und Ausgangsorten
- Anbindung der angrenzenden Velokorridore (Massnahmenblätter LV-W-1-k-a, LV-W-1-k-b, LV-W-1-k-c) und der Veloroute Wankdorf (Massnahme Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring; 351.028)

RGSK 2021 / AP 4. Generation:

- Agglomeration Bern, B+R-Anlagen (BM.LV-Ü.21.45)
 - Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A- und C-Horizont (BM.LV-V.1 / BM.LV-V.3)
-

Umweltverträglichkeit

keine Konflikte

Quantitative Angaben, Dokumente

- Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen, RKBM, Januar 2012
 - PU Hirschengraben, Studie zur bautechnischen Machbarkeit, Juli 2014
 - PGV-Dossiers Neuer Bahnhof RBS und Publikumsanlagen SBB inkl. Zugang Bubenberg, 2015
 - ZBB-Planungspartner, Studie Übergeordnete Nutzungen (üN), 2015
 - Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
 - Strategische Planung Veloabstellplätze Bahnhof Bern, Begleitprojekt ZBB, Stadt Bern, 2016
 - Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld mit Gesamtkonzept, Auslegeordnung der Ausbauoptionen, Umsetzungsprogramm 2030, 2019
-

Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, C-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-V.3	–	4. Generation	C-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Im Umfeld des Hauptbahnhofs Bern ist ein Bedarf von 10'000 Veloabstellplätzen bis 2030 ausgewiesen. Das entspricht einem Ausbau von 6'350 Abstellplätzen in neuen Velostationen. Im Sektor Ost ist in einem ersten Schritt der Bau einer Velostation im Ersatzneubau 4B (Schwesternhaus) der Burgergemeinde Bern mit 600 bis 2'500 Abstellplätzen vorgesehen (siehe dazu Anmeldung Velostation Ersatzneubau Schwesternhaus als B-Massnahme, BM.LV-V.2). Im Ersatzneubau für die Gebäude Bollwerk 2-8 soll eine Velostation mit 1'500 bis 2'000 Abstellplätzen umgesetzt werden. Optional besteht die Möglichkeit für einen unterirdischen Anbau (Erweiterung der Velostation unter dem Strassenraum des Bollwerks) mit einer zusätzlichen Kapazität von rund 1'000 Abstellplätzen. Auch im Sektor Nord und im Sektor Süd-West ist der Bau von mehreren Velostationen vorgesehen, und zusätzlich die Aufwertung einer bestehenden (siehe dazu Anmeldung Velostationen Zugang Länggasse und Hirschengraben sowie Verbindung von der bestehenden Velostation PostParc in die Passage Bubenbergrasse der SBB).

Machbarkeit

Die Stadt Bern hat eine «Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld» erarbeitet. Sie umfasst ein Gesamtkonzept, eine Auslegeordnung zu den Optionen für den Angebotsausbau und ein Umsetzungsprogramm 2030. Die Strategie enthält generelle Aussagen zur Machbarkeit und zu den Kosten.

Zweckmässigkeit

Die Massnahmen stehen im Zusammenhang mit dem Bundesbeschluss Velo (2018) und sie ergänzen die Vorhaben von SBB, RBS und Stadt Bern des ersten Ausbaus schrittweise ZBB. Sie tragen ferner zur Umsetzung des Stadtentwicklungskonzepts 2016 und der Velo-Offensive der Stadt Bern sowie der Energiestrategie 2050 des Gemeinderats der Stadt Bern bei.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien dazu bei:

- die multimodale Mobilität zu fördern.
- in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).
- dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Handlungsbedarf im Fokusraum Bahnhof Bern dazu bei, dass dieser seine Funktion als Zentrum mit erhöhtem Ziel-, Quell- und Transitverkehr für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr erfüllen kann.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Die Massnahmen bewirken eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der Bahn. Die Umsteigebeziehungen Veloverkehr/Bahn werden attraktiver und der Modalsplit wird zugunsten des ÖV und des Velos verbessert.

Planungsstand

2

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Vereinbarung mit SBB 2021/2022, Projektkredit ab 2024, Finanzierungsbeschluss und Bewilligung bis 2027

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2032	31.12.2034
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Bern	Burgergemeinde Bern
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
15.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baubeginn der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

 Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
 - Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

Strassennetzplan

 Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

RGSK I / AP 2. Generation:

- Bern, Zukunft Bahnhof Bern, Realisierung Publikumsanlagen SBB (ÖV 1.1b, 0351.2.035)
- Zukunft Bahnhof Bern (ÖV-FV-1 Bern); Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt. Baustein 2 (ÖV-FV-1-b)

RGSK II / AP 3. Generation:

- Velohaupttrouten Stadt Bern (LV-W-1-k). Der Veloverkehrsanteil wird bis 2030 verdoppelt. Dies bedarf neben komfortablen Velohaupttrouten ausreichend Veloabstellplätze an den Ziel- und Ausgangsorten
- Anbindung der angrenzenden Velokorridore (Massnahmenblätter LV-W-1-k-a, LV-W-1-k-b, LV-W-1-k-c) und der Veloroute Wankdorf (Massnahme Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring; 351.028)

RGSK 2021 / AP 4. Generation:

- Agglomeration Bern, B+R-Anlagen (BM.LV-Ü.21.45)
 - Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A- und B-Horizont (BM.LV-V.1 / BM.LV-V.2)
-

Umweltverträglichkeit

keine Konflikte

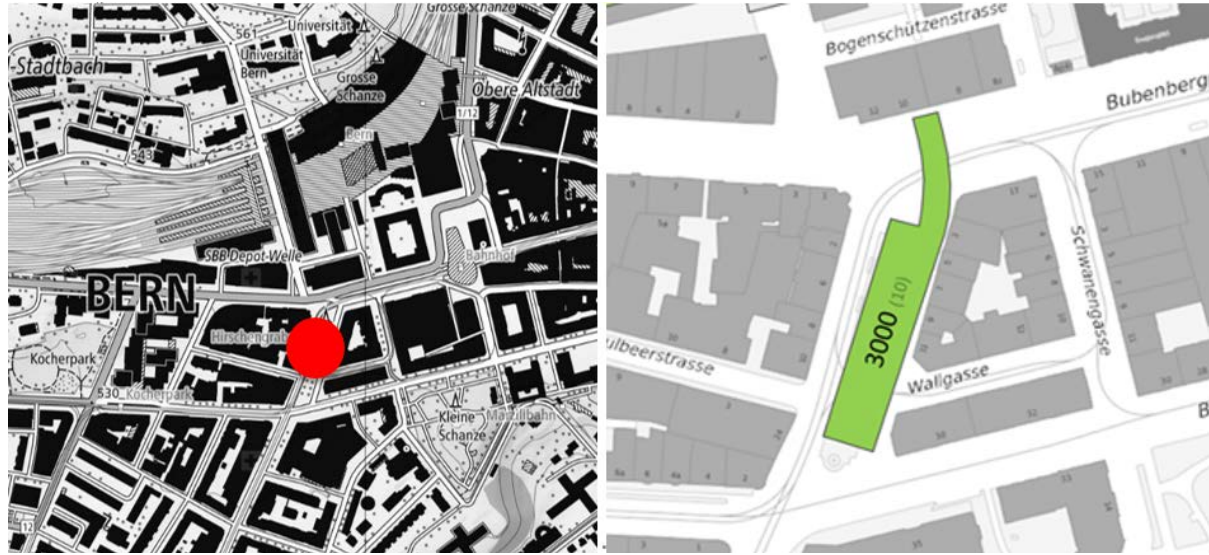
 Quantitative Angaben, Dokumente

- Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen, RKBM, Januar 2012
- PU Hirschengraben, Studie zur bautechnischen Machbarkeit, Juli 2014
- PGV-Dossiers Neuer Bahnhof RBS und Publikumsanlagen SBB inkl. Zugang Bubenberg, 2015
- ZBB-Planungspartner, Studie Übergeordnete Nutzungen (üN), 2015
- Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
- Strategische Planung Veloabstellplätze Bahnhof Bern, Begleitprojekt ZBB, Stadt Bern, Verkehrsplanung, 2016
- Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld mit Gesamtkonzept, Auslegeordnung der Ausbauoptionen, Umsetzungsprogramm 2030, 2019

Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Hirschengraben

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-V.4	0351.3.124	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
KM-B-2-c (1)	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Im Umfeld des Hauptbahnhofs Bern ist ein Bedarf von 10'000 Veloabstellplätzen bis 2030 ausgewiesen. Das entspricht einem Ausbau von 6'350 Abstellplätzen in neuen Velostationen.

Im Sektor Nord soll dazu die von den SBB beim neuen Zugang Länggasse (Teil von Zukunft Bahnhof Bern, ZBB) ohnehin vorgesehene Velostation um ein zweites Geschoss erweitert und das obere der beiden Geschosse mit der bestehenden Velostation Schanzenbrücke (300 Abstellplätze) verbunden werden. Insgesamt können so 1'650 Abstellplätze angeboten werden.

Im Sektor Süd-West ist der Bau einer Velostation unter dem Hirschengraben mit 3'000 Abstellplätzen vorgesehen. Zudem soll die bestehende Velostation PostParc (1'000 Abstellplätze) mit einer direkte Verbindung in die Passage Bubenberg der SBB (Teil von ZBB: Ausbaus der Publikumsanlage Bahnhof Bern/APBB) aufgewertet werden.

Die Massnahmen zum Angebotsausbau im Sektor Ost fallen in den Programmhorizont späterer Agglomerationsprogramme, siehe dazu Anmeldung Velostation Ersatzneubau 4B (B-Massnahme) und im Ersatzneubau Bollwerk 2-8 (C-Massnahme).

Mit der «Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld» (2019) liegt der Nachweis vor, dass es zu den grossen Velostationen Zugang Länggasse und Hirschengraben keine annähernd gleichwertige Alternativen gibt.

Mit dem Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Bahnhofumfeld soll die Mobilitätskette mit umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsmitteln gestärkt werden.

Machbarkeit

Die Stadt Bern hat 2019 eine «Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld» erarbeitet. Sie umfasst ein Gesamtkonzept, eine Auslegeordnung zu den Optionen für den Angebotsausbau und ein Umsetzungsprogramm 2030. Die Strategie enthält generelle Aussagen zur Machbarkeit und zu den Kosten. Zur Velostation Hirschengraben liegt ein Machbarkeitsnachweis auf Stufe Vorprojekt vor.

Zweckmässigkeit

Die Massnahme steht im Zusammenhang mit dem Bundesbeschluss Velo (2018) und sie ergänzen die Vorhaben von SBB, RBS und Stadt Bern des ersten Ausbaus schritt ZBB. Sie tragen ferner zur Umsetzung des Stadtentwicklungskonzepts 2016 und der Velo-Offensive der Stadt Bern sowie der Energie- und Klimastrategie 2025 des Gemeinderats der Stadt Bern bei.

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien dazu bei:

- die multimodale Mobilität zu fördern.
- in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).
- dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Handlungsbedarf im Fokusraum Bahnhof Bern dazu bei, dass dieser seine Funktion als Zentrum mit erhöhtem Ziel-, Quell- und Transitverkehr für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr erfüllen kann.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Die Massnahmen bewirken eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der Bahn. Die Umsteigebeziehungen Veloverkehr/Bahn werden attraktiver und der Modalsplit wird zugunsten des ÖV und des Velos verbessert.

Planungsstand

2

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierung

Projektierung teilfinanziert; Finanzierungsbeschluss und Bewilligung bis 2023

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2024	31.12.2028 (etappiert)
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Bern	SBB Infra; Kanton Bern; Grosse Schanze AG; Bernmobil
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
33.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	Strassennetzplan

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

RGSK I / AP 2. Generation:

- Bern, Zukunft Bahnhof Bern, Realisierung Publikumsanlagen SBB (ÖV 1.1b, 0351.2.035)
- Zukunft Bahnhof Bern (ÖV-FV-1 Bern); Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt. Baustein 2 (ÖV-FV-1-b)

RGSK II / AP 3. Generation:

- Velohaupttrouten Stadt Bern (LV-W-1-k). Der Veloverkehrsanteil wird bis 2030 verdoppelt. Dies bedarf neben komfortablen Velohaupttrouten ausreichend Veloabstellplätze an den Ziel- und Ausgangsorten
- Anbindung der angrenzenden Velokorridore (Massnahmenblätter LV-W-1-k-a, LV-W-1-k-b, LV-W-1-k-c) und der Veloroute Wankdorf (Massnahme Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring; 351.028)

RGSK 2021 / AP 4. Generation:

- Agglomeration Bern, B+R-Anlagen (BM.LV-Ü.21.45)
- Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont/ Zugang Länggasse, Aufwertung Velostation PostParc (BM.LV-V.4)
- Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, B- und C-Horizont (BM.LV-V.2 / BM.LV-V.2.3)

Umweltverträglichkeit

- Konflikte mit Schutzzielein Ortsbild/Archäologie (ISOS-Inventar, NHG); Reduktion der Zielkonflikte im Bauprojekt angestrebt

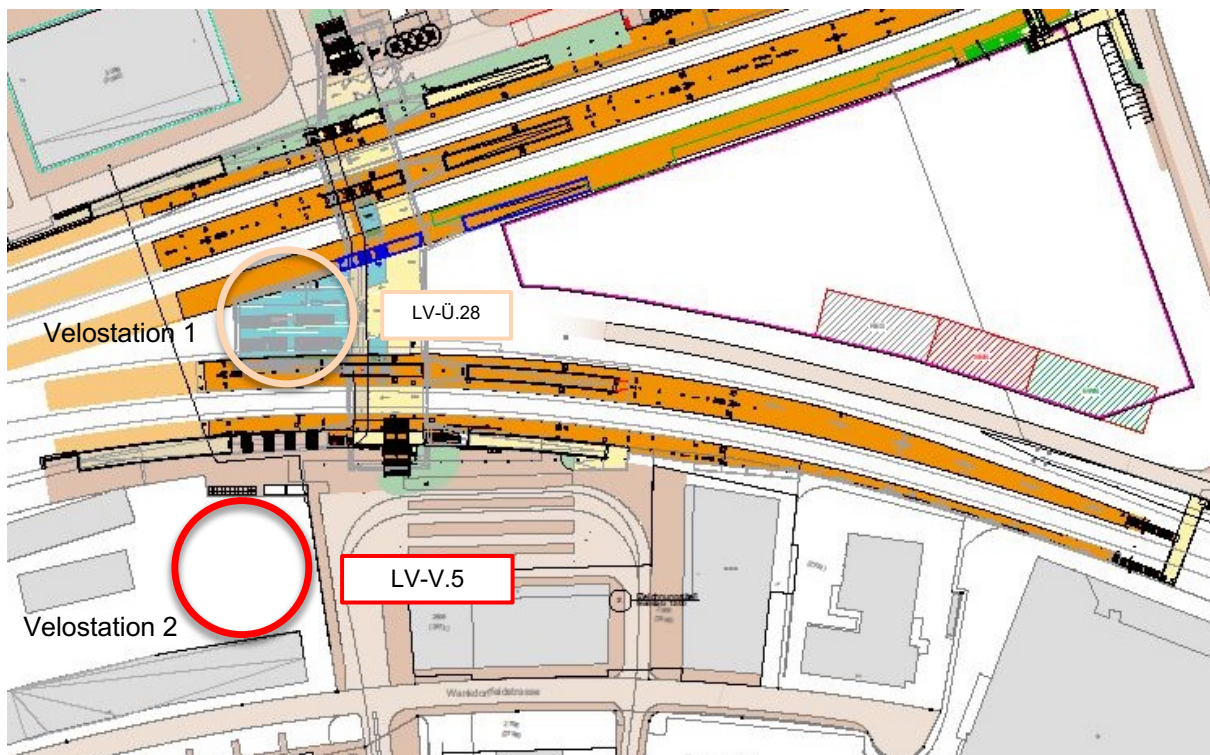
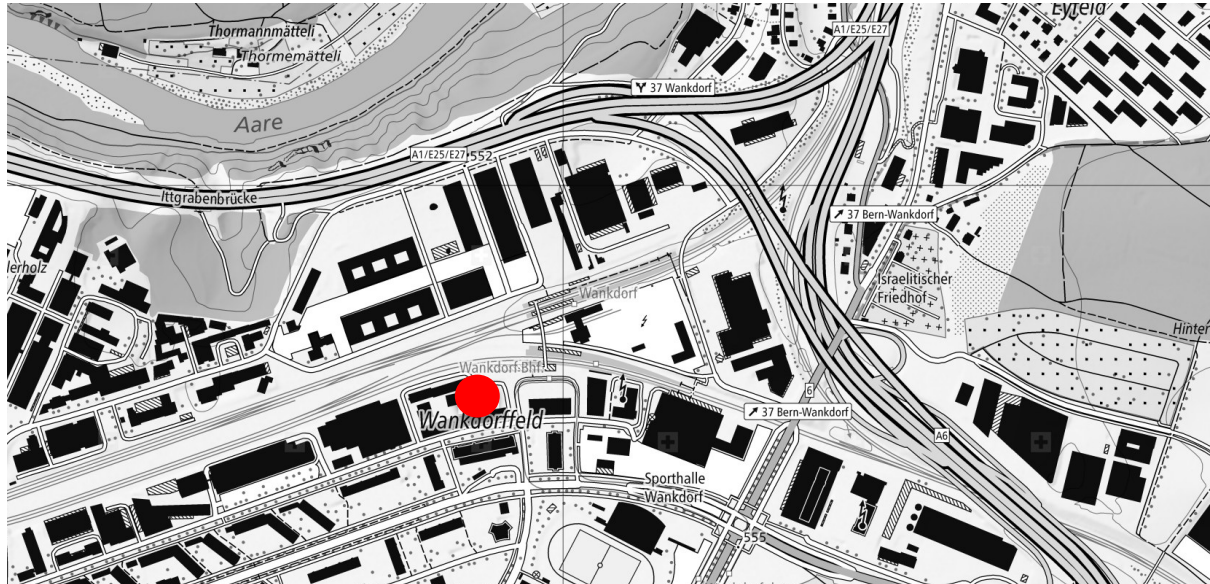
Quantitative Angaben, Dokumente

- Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen, RKBM, Januar 2012
 - ZBB-Planungspartner, Studie Übergeordnete Nutzungen (üN), 2015
 - Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
 - Strategische Planung Veloabstellplätze Bahnhof Bern, Begleitprojekt ZBB, Stadt Bern, Verkehrsplanung, 2016
 - Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld mit Gesamtkonzept, Auslegeordnung der Ausbauoptionen, Umsetzungsprogramm 2030, 2019
-

Stadt Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-V.5	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
KM-B-2-e	–	KM-B B+R	

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Im Umfeld des Bahnhofs Wankdorf ist ein Bedarf von 2'000 Veloabstellplätzen bis 2030 ausgewiesen (STEK 2016). Die vorgesehene Velostation 2 mit rund 1'000 Abstellplätzen ersetzt zeitlich Velostation 1, die in den C-Horizont verschoben werden muss (BM.LV-Ü.28). Der Zeitplan für die Umsetzung der Velostation richtet sich nach dem Zeitplan der Arealentwicklungen im Umfeld.

Machbarkeit

Ist im Rahmen der Vorstudie nachzuweisen.

Zweckmässigkeit

Die Massnahme steht im Zusammenhang mit dem Bundesbeschluss Velo (2018) und unterstützt die Vorhaben im kant. Entwicklungsschwerpunkt Bern-Wankdorf. Sie trägt ferner zur Umsetzung des

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Stadtentwicklungskonzepts 2016 und der Velo-Offensive der Stadt Bern sowie der Energie- und Klimastrategie 2025 des Gemeinderats der Stadt Bern bei.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien kombinierte Mobilität zur Förderung der multimodalen Mobilität bei.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Handlungsbedarf im Fokusraum ESP Wankdorf dazu bei, die Situation für den Fuss- und Veloverkehr beim S-Bahnhof zu verbessern und die Veloparkierung und Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr auszubauen.

Die Massnahme trägt dazu bei, in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).

Die Massnahme trägt entsprechend der Teilstrategie Verkehr und Mobilität dazu bei,

- das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern.
- dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutrale bewältigt werden kann.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Die Massnahmen bewirken eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der Bahn. Die Umsteigebeziehungen Velo-verkehr/Bahn werden attraktiver und der Modal Split wird zugunsten des ÖV und des Velos verbessert.

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2026	31.12.2028
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Bern, Verkehrsplanung	Burgergemeinde Bern
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
7.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 61; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Vororientierung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Stadt Bern, Personenunterführung Wankdorf – Veloverbindung und Velostation (BM.LV-Ü.28)

Diese Massnahme ersetzt allenfalls die Massnahmen

- „Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf“ aus AP2 (V-KM 2.1a; 0351.2.090)
- «Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf (Teil Veloquerung und Erweiterung Velostation)» aus AP3 (ÖV-Reg-4 (2); 0351.3.044)

Und muss gegebenenfalls im Agglomerationsprogramm, 4. Generation gelöscht werden.

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

Im Umfeld des Bahnhofs Wankdorf ist ein Bedarf von 2'000 Veloabstellplätzen bis 2030 ausgewiesen (STEK 2016). Der Bau der PU Wankdorf in Zusammenhang mit dem Ausbau der SBB-Gleisanlagen inklusive einer Velostation mit rund 500 Abstellplätzen (351.2.090 und 0351.3.044) kann nicht wie geplant umgesetzt werden.

Die im RGSK II bereits im C-Horizont angemeldete Velostation 2 (KM-B-2-e) wird nun um 700 auf 1'000 Abstellplätze erweitert und vorgezogen:

Zusätzlicher Bedarf bis 2035 (vgl. BM.LV-Ü.21.45; Agglomeration Bern, B+R Anlagen):

Horizont A: 100 B+R-Plätze im S-Bahnumfeld

Horizont B: 100 B+R-Plätze im S-Bahnumfeld

Horizont C: 100 B+R-Plätze im S-Bahnumfeld

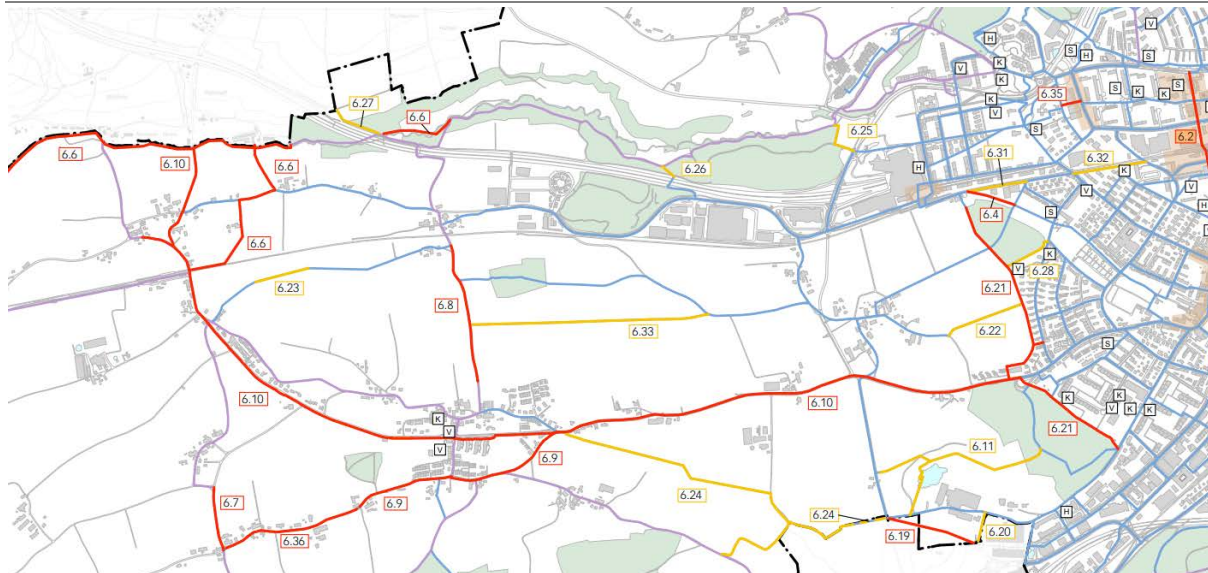
Dokumente:

- Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
 - SBB, Entwicklungszonenplan Bahnhof Bern Wankdorf, November 2019
 - Richtplan Entwicklungsschwerpunkt ESP Wankdorf, Stand Revision 2019
-

Stadt Bern, Fuss- und Radweg Bottigenstrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.2	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Oben: Linienführung; unten: Auszug Richtplan Fussverkehr Stadt Bern

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Bottigenstrasse dient als wichtige Verbindung zwischen dem städtischen Quartier Bümpliz und Oberbottigen/Riedbach. Auf der Bottigenstrasse besteht über längere Strecken eine ungenügende Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr. Keine oder zu schmale Radstreifen sowie zu schmale und überfahrbare Trottoirs beeinträchtigen die Fussverkehrssicherheit und insbesondere die Schulsicherheit.

Machbarkeit

Im Rahmen einer konzeptionellen Vorstudie wurde die verkehrliche Machbarkeit nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Eine neue Fuss- und Veloverbindung von Riedbach über Oberbottigen bis zur Tramhaltestelle Bümpliz ist im Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern als Massnahme 6.10 vorgesehen.

Die Bevölkerung in Riedbach und Oberbottigen, vertreten durch den Leist und Quartierverein wünscht seit über zehn Jahren eine komfortable und sichere Fuss- und Veloverbindung entlang der Bottigenstrasse. Insbesondere für die Schulkinder von Riedbach, welche in Oberbottigen die Schule besuchen, ist der Schulweg nicht zufriedenstellend.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Mit dem geplanten Fuss- Radweg werden Netzlücken im Fuss-, und Veloverkehrssnetz geschlossen. Die Anbindung für den Fussverkehr und Veloverkehr in die Naherholungsgebiete werden verbessert. Steigende Einwohnerzahlen in Matzenried – darunter Familien mit Kindern – erhöhen den Druck, eine sichere und durchgängige Infrastruktur auch für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Mit der Planung und Realisierung des Fuss- Radwegs Bottigenstrasse können bestehende Verkehrssicherheitsdefizite eliminiert und eine bessere Anbindung von Nachbargemeinden an die Stadt angeboten werden.

Planungsstand

1 – Kostenschätzung Vorprojekt liegt vor; Massnahmeninhalt ist bekannt

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2028

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2029

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

Bernmobil

Kosten (Mio. CHF)

13.0

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen
gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
 - Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Projekt Werkstätten BLS beachten
-

Umweltverträglichkeit

- IVS wird berücksichtigt
-

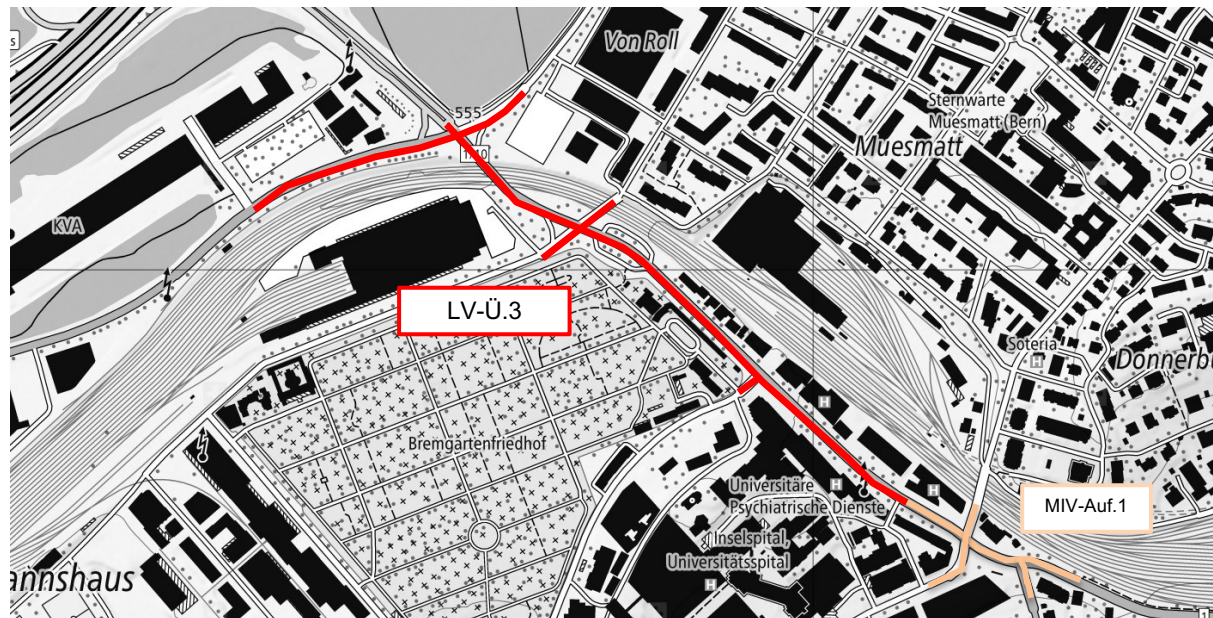
Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadt Bern, Vorstudienplan 1:2000, 2020.
 - Stadt Bern Technischer Kurzbericht, Kostenschätzung +-30 %, 2020
 - Stadt Bern, Richtplan Fussverkehr, 2020, Massnahme 6.10
 - Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020
-

Stadt Bern, BGK Murtenstrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.3	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Murtenstrasse zwischen der Forsthauskreuzung und dem Inselplatz stellt sowohl für den ÖV, den MIV wie auch den Veloverkehr ein zentrales Netzelement dar. Im Rahmen der Vorstudie zur Velohaupttroute Bern-Bethlehem-Brünnen wurde für den Perimeter ein Entwurf entwickelt, der auf den im Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern festgelegten Standards für Velohaupttrouten auf Hauptverkehrsstrassen basiert. Gleichzeitig berücksichtigt er die betrieblichen Anliegen des Verkehrsmanagements im Rahmen von ZBBS und insbesondere der ÖV-Priorisierung stadteinwärts. Der Entwurf sieht auf der gesamten Strecke mit Ausnahme der Knoten einen baulich abgesetzten 2 bis 2.5m breiten Veloweg sowie stadteinwärts eine durchgängige Busspur vor. Der Veloweg und die Busspur können dank der Aufhebung von zwei MIV-Fahrstreifen – eine Spur je Richtung – umgesetzt werden.

Die Einführung einer separaten Busspur ist im Zusammenhang mit dem Projekt ZBBS besonders wichtig: Gemäss Stadtentwicklungskonzept 2016 soll der MIV stadteinwärts vor dem Inselplatz dosiert werden. Im Betriebskonzept ZBBS Baustein 3a wird diese Dosierung berücksichtigt und ist ab 2023 zur Umsetzung vorgesehen. Um negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr zu vermeiden, ist die Busspur gleichzeitig zu realisieren.

Die Massnahme ist koordiniert mit dem BGK Inselplatz (BM.MIV-Auf.1).

Machbarkeit

Die Murtenstrasse (Inselplatz - Forsthaus) befindet sich nicht nur im Wirkungsbereich des Projekts ZBBS, sondern grenzt auch an den Perimeter des Projekts «ÖV-Haltestellen Inselplatz» und ist Teil des Knotens beim Autobahnanschluss Forsthaus. Die Komplexität des Umfelds und die hohe Bedeutung der Murtenstrasse als Einfallsachse für die Stadt erfordern einerseits eine detaillierte Ausarbeitung bezüglich Strassenlayout und andererseits zusätzliche Berechnungen der Verkehrsauswirkungen.

Eine erste Prüfung der Reduktion der MIV-Kapazität hat ergeben, dass der im Entwurf vorgesehene Strassenquerschnitt grundsätzlich mit den Verkehrsmengen des Betriebskonzepts Zukunft Bahnhof Bern (ZBBS) umgesetzt werden kann.

Die Massnahme ist mit dem umliegenden Netz zu koordinieren; dies insbesondere betreffend möglicher Auswirkungen der Dosierung aufs übergeordnete Kantons- und Nationalstrassennetz. Eine erste Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen der Reduktion der MIV-Kapazität hat ergeben, dass der im Entwurf vorgesehene Strassenquerschnitt grundsätzlich mit den Verkehrsmengen des Betriebskonzepts Zukunft Bahnhof Bern (ZBBS) umgesetzt werden könnte.

Zweckmässigkeit

Die Massnahmen des BGK Murtenstrasse sind in hohem Masse geeignet, die Ziele des STEK 2016 zu erreichen, die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems ZBBS zu gewährleisten, sowie die auf regionaler, kantonaler und nationaler Stufe festgehaltenen Verlagerungsziele auf nachhaltige Verkehrsmittel zu unterstützen. Die Massnahme leistet entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien MIV einen Beitrag zur Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume. Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien ÖV dazu bei, dass in der Kernagglomeration ein leistungsfähiges und dichtes ÖV-Netz aus radialen und tangentialen Linien realisiert wird. Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr dazu bei, dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert wird und dass ein sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz realisiert wird.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Das Projekt wird die Veloinfrastruktur bedeutend aufgewertet, so dass die Standards aus dem Masterplan Veloinfrastruktur umgesetzt werden können. Das Netz wird attraktiver, sicherer und dichter. Die Errichtung durchgehender breiter Velowege sowie einer durchgängigen Busspur stadteinwärts tragen massgeblich zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems bei. Die Busspur ist eine zentrale Massnahme zur Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems gemäss ZBBS.

Mit der Massnahme wird die qualitative Netzlücke 73 (Anschluss Forsthaus-Knoten Bremgartenstrasse - Murtenstrasse) aus dem Sachplan Veloverkehr geschlossen.

Planungsstand

1 – Vorstudie liegt vor; eine Bestvariante ist festgelegt und mit ZBBS koordiniert. Eine etappierte Umsetzung mit einfachen Massnahmen zum Baustart ZBBS und der etwas späteren Vollumsetzung des BGK in Abhängigkeit von ZBBS ist möglich.

Bau- und Finanzierungsreife**1 – Projektierung**

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2028	31.12.2031
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Bern	betroffene TU; TBA-OIK II; ASTRA
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
5.1	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
 - Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
-------------------	---

Zwischenergebnis	–
------------------	---

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Koordination mit:

- ZBBS, Baustein 3a
 - ZMB Inselareal
 - Stadt Bern, Inselplatz (BM.MIV-Auf.1)
 - Güterbahnhof: Der Güterbahnhof ist eine wichtige Schnittstelle des bahn- und strassengebundenen Güterverkehrs und muss auch für Ausnahmetransporte jederzeit erreicht werden können.
-

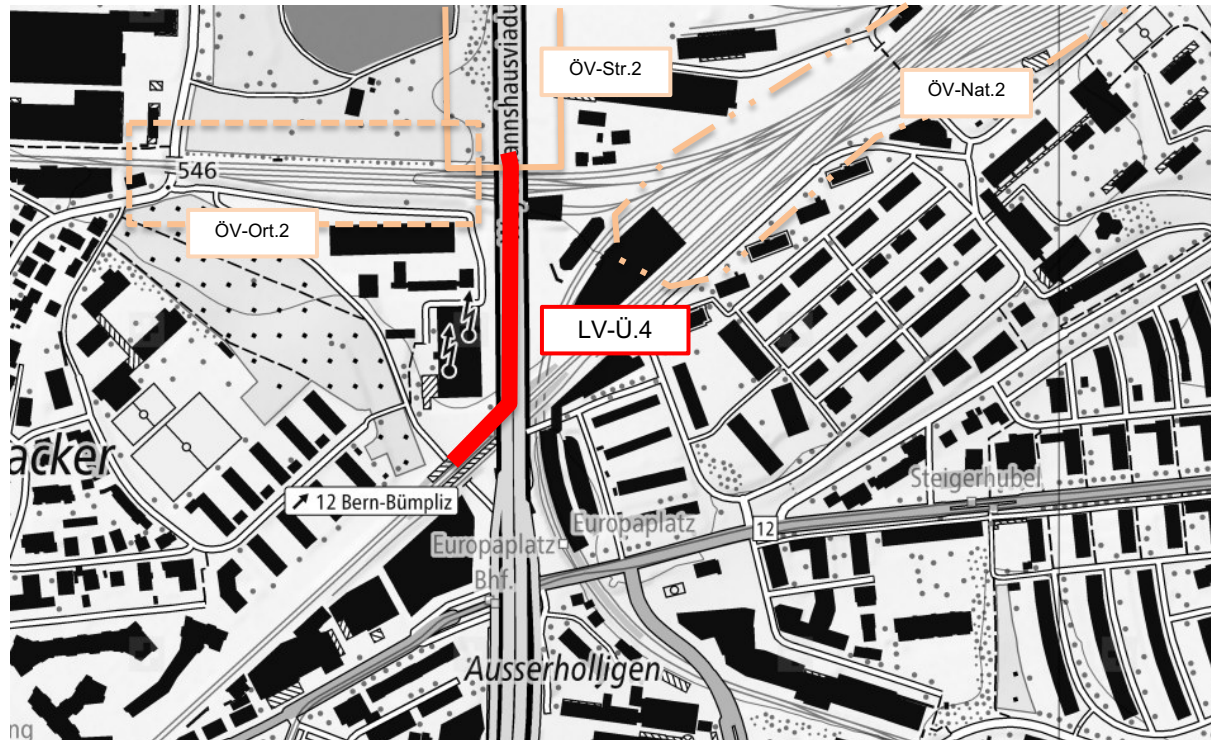
Umweltverträglichkeit**Beachtung Baumbestand****Quantitative Angaben, Dokumente**

- BGK Murtenstrasse, 29.05.2020
 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020
 - Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
 - Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020
-

Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.4	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Ausserholligen fehlt eine direkte Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Europaplatz und dem Gebiet Weyermannshaus Ost. Sie soll mit einer neuen unterirdischen Verbindung gewährleistet werden, die zwischen den Pfeilern des Autobahnviadukts geführt wird. Die Fuss- und Velounterführung soll bis zur Eröffnung des Campus der Berner Fachhochschule im Jahr 2026 umgesetzt sein.

Machbarkeit

Eine Machbarkeitsstudie für die Unterführung wurde im November 2019 abgeschlossen. Der Bericht kommt zum Schluss, dass eine Unterführung möglich ist. Der Bericht beinhaltet einen Grobterminplan sowie eine Grobkostenschätzung.

In einer separaten Studie wurde die Machbarkeit der Unterführung aus Fuss- und Velosicht bestätigt (Breite zwischen den Pfeilern des Autobahnviadukts; Januar 2020).

Zweckmässigkeit

Die neue Unterführung verbindet das Gebiet Weyermannshaus Ost mit dem Europaplatz und erschliesst das Areal Campus für den Fuss- und Veloverkehr von den südlichen S-Bahn-Haltestellen Linien Freiburg und Gürbetal/Thun). Die neue S-Bahnhaltestelle Europaplatz Nord (BM.ÖV-Ort.2) wird auf der Ostseite mit Rampen direkt an die Unterführung angeschlossen. Die Unterführung schliesst mit einer attraktiven Nord-Süd-Achse zudem eine Lücke im übergeordneten Velonetz (Raum Wangental/Bümpliz mit Länggasse; physische Netzlücke Nr. 32 gemäss Sachplan Veloverkehr) und im Fusswegnetz (Schlüsselmassnahme 6.1 Richtplan Fussverkehr).

Die Massnahme trägt dazu bei, die Strategie für den Fokusraum Bern, ESP Ausserholligen umzusetzen, in dem die Situation für Fuss- und Veloverkehr bei den S-Bahnhöfen Bern Europaplatz und Bern Stöckacker sowie im Umfeld der beiden Bahnhöfe verbessert wird.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Die lokale Veloerschliessung wird wesentlich verbessert und es wird eine Netzlücke beim übergeordneten Veloverkehr geschlossen. Der Modalsplit wird zugunsten Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr verbessert.

Weyermannshaus Ost wird mit der neuen Unterführung attraktiv mit bestehenden S-Bahn-Haltestellen und den städtischen Tramlinien verbunden. Die Unterführung trägt zur zweckmässigen Erschliessung im ESP Ausserholligen bei und verbessert die Voraussetzungen für die intensive Nutzung von Weyermannshaus Ost. Insbesondere für den vorgesehenen publikumsintensiven Campus der Fachhochschule Bern.

Planungsstand

2 – Vorstudie

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierung;

Variantentscheid gefällt und Projektierungskredit bewilligt, Finanzierungsbeschluss und Bewilligung bis 2023 vorgesehen

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2024

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2027

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

SBB Infrastruktur; BLS; ASTRA; Bernmobil

Kosten (Mio. CHF)

46.0

Antrag Kantonsbeitrag

Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

- davon 36.0 Mio. Unterführung und 10.0 Mio.

Fortsetzung Fuss- und Veloverbindung südlich der Unterführung

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Koordination mit BFH Campus Bern
- Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge (BM.ÖV-Ort.2)
- Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Bahnhöheweg (BM.LV-Ü.22.13)
- Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viadukts A12 Ausserholligen (BM.ÖV-Str.2)
- Koordination mit der SBB/BLS und dem Projekt Entflechtung Holligen (BM.ÖV-Nat.2)

Umweltverträglichkeit

–

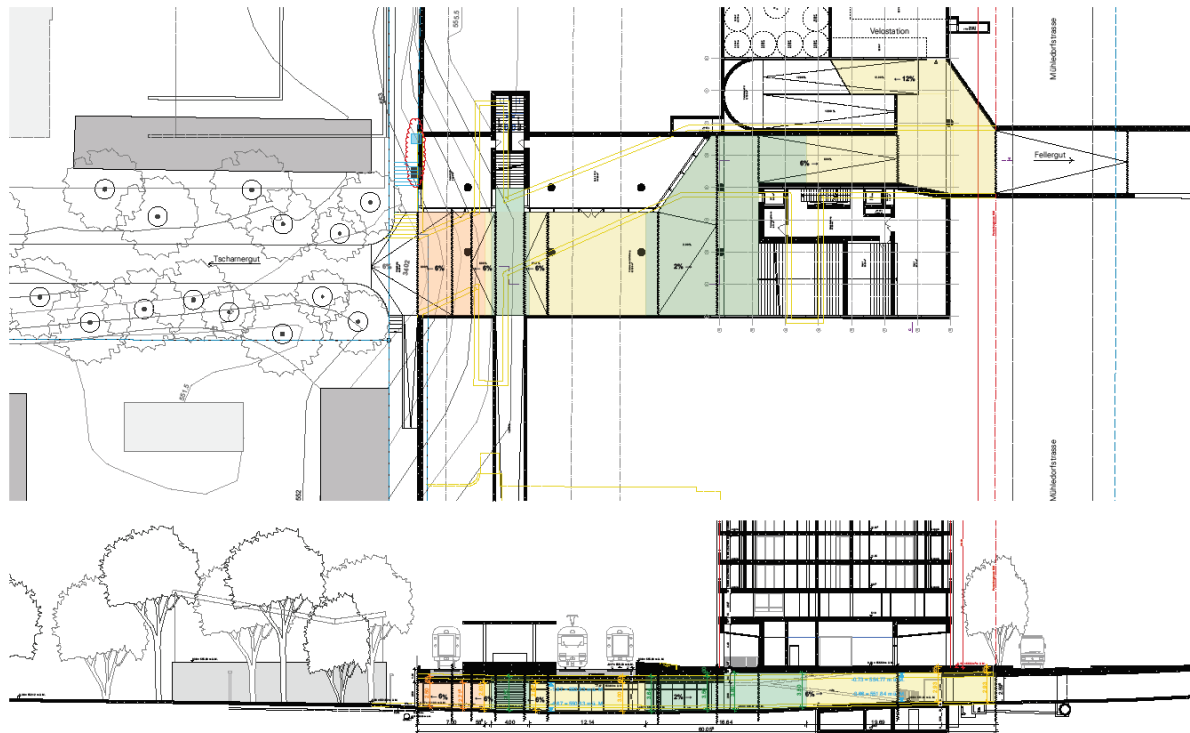
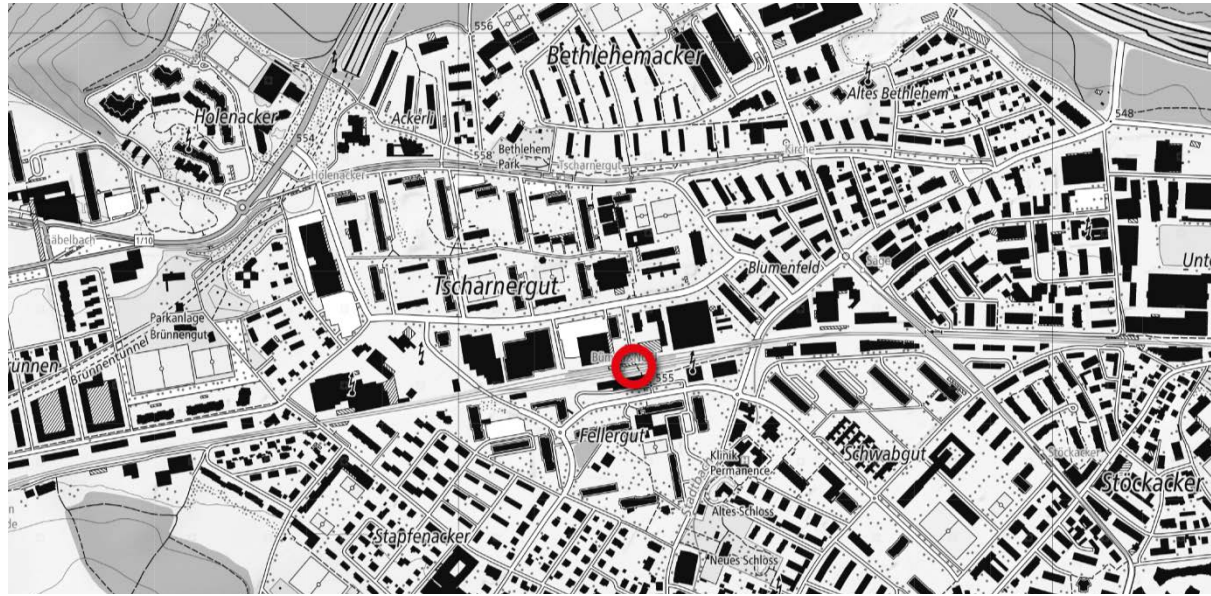
Quantitative Angaben, Dokumente

- Machbarkeitsprüfung neue Unterführung Ausserholligen, B+S / Diggelmann+Partner, 14.11.2019
- Machbarkeitsstudie Fuss- und Veloverbindung Weyermannshaus Ost, metron, 05.02.2018
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020
- Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020
- Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020; Schlüsselmassnahme 6.1
- Dimensionierung Personenunterführung, metron, 17.02.2020

Stadt Bern, S-Bahnstation Bümpliz Nord, Verbreiterung und Aufwertung Bahnunterführung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.6	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Mit dem städtebaulichen Konzept für die Überbauung des Areals an der Mühledorfstrasse wurde die S-Bahnstation Bümpliz Nord inkl. Personenunterführung konzipiert.

Die Unterführung soll eine maximale Zielbreite von rund 18 m ausweisen. Die Zugänge sind behindertengerecht und für Radgefährte (Koffer, Kinderwagen, Velos etc.) bequem begehbar auszugestalten. Die breitere Personenunterführung ist ein wichtiger Bestandteil für die Aufwertung des Bahnhofgebietes.

 Machbarkeit

2018 wurde ein Projektwettbewerb durchgeführt. Das Vorprojekt ist seit 2019 in Erarbeitung.

 Zweckmässigkeit

Die Unterführung ist Teil der Schlüsselmassnahme 6.1 des Richtplans Fussverkehr «Attraktivierung der Fusswegverbindung Fellergut–Station Bümpliz Nord–Fellerstrasse–Tscharnergut».

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr dazu bei, dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert wird, dass attraktive Fusswegverbindungen und Umsteigebeziehungen realisiert werden und dass ein sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz realisiert wird.

 Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:
Die breitere Unterführung bewirkt eine deutliche Komfort- und Attraktivitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr. Sie trägt zur zweckmässigen Erschliessung der verdichteten Nutzung bei und verbessert die Voraussetzungen für die intensive Nutzung durch die Entwicklung des angrenzenden Chantiers im nördlichen Bereich.

 Planungsstand

2 – Vorstudie liegt vor, Kosten +/- 30 %

 Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn
01.01.2024

Voraussichtliche Inbetriebnahme
31.12.2027

 Federführung

Bestellerin Stadt Bern
(Eigentümerin Unterführung)

 Weitere Beteiligte

Lead Projektierung und Ausführung: BLS
Begleitung durch Stadt Bern

 Kosten (Mio. CHF)

11.5

 Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen
gemäss Art. 62 SG

 Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

 Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

 Zwischenergebnis

–

 Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Unterführung wird im Zusammenhang mit der Überbauung des Areals erstellt.

 Umweltverträglichkeit

–

 Quantitative Angaben, Dokumente

- Projektwettbewerb Bern Bümpliz Nord, BLS, AG, August 2018
 - Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020
-

Stadt Bern, Veloquerung Bahnhof Bümpliz Süd

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.7	–	4. Generation	C-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Im Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern ist die Verbindung Bümpliz-/Morgenstrasse–Freiburgstrasse als Velohauptroute mit hohem Standard definiert, für welche es heute aber keine attraktive Führung gibt. Netzlücke Nr. 17. Die direkte Verbindung über die Personenunterführung des Bahnhofs Bümpliz Süd ist mit einem allgemeinen Fahrverbot versehen; und die Alternativen führen über sehr stark befahrene Strassen, die zudem einen grossen Umweg bedeuten.

Ziel ist es, die bestehende Unterführung zu erweitern oder eine separate Velounterführung für den Veloverkehr zu erstellen und damit die Netzlücke im Veloverkehr zu schliessen.

Die heute bestehende Fussgänger-Unterführung kann normgerecht an die Anforderungen des hindernisfreien Bauens umgestaltet werden. Die Rampen der Velo-Unterführung können mit akzeptablem Gefälle ausgebildet werden.

Machbarkeit

Eine Machbarkeitsstudie für die Unterführung wurde 2017 abgeschlossen. Der Bericht kommt zum Schluss, dass eine Unterführung im Bereich des Bahnhofs Bümpliz Süd möglich ist. Für die Grobkostenschätzung sind Optimierungen gemäss neueren Erkenntnissen des Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern im Bereich der Zugänge einberechnet.

Zweckmässigkeit

Die neue Verbindung verbindet das Chantiergebiet entlang der Freiburgstrasse mit dem nördlichen Gebiet und schafft eine Verbindung zum ESP Ausserholigen.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr dazu bei, dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert wird, dass attraktive Fusswegverbindungen und Umsteigebeziehungen realisiert werden und dass ein sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz realisiert wird.

 Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

 Die lokale Veloerschliessung wird wesentlich verbessert und es wird eine Netzlücke beim übergeordneten Veloverkehr geschlossen.

Planungsstand

 1 – Machbarkeitsstudie liegt vor.

Bau- und Finanzierungsreife

 1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2032

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2035

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

betroffene TU

Kosten (Mio. CHF)

7.0

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen
gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
 - Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Velohaupttrouten AP3-A (Nr. 88; 89)
-

Umweltverträglichkeit

–

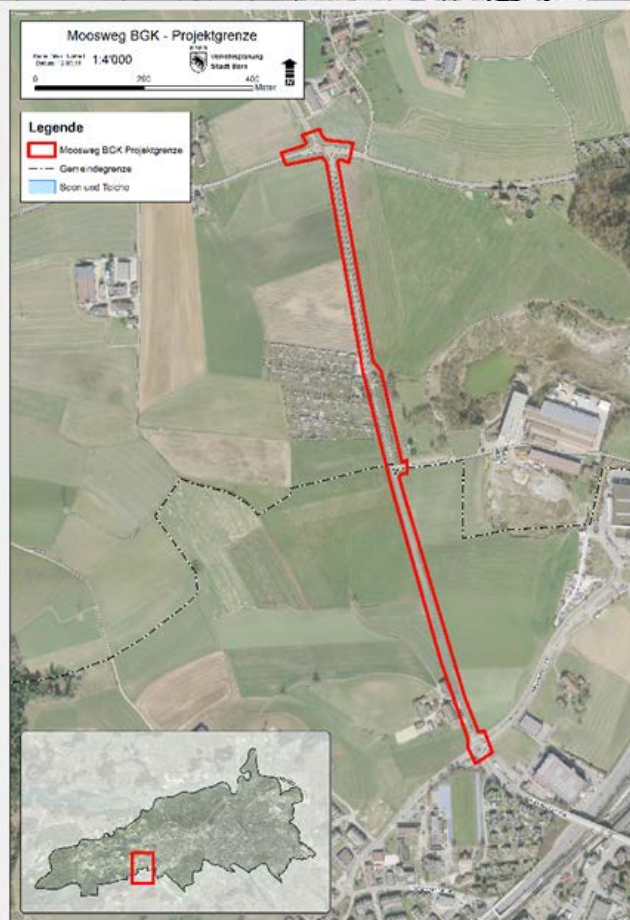
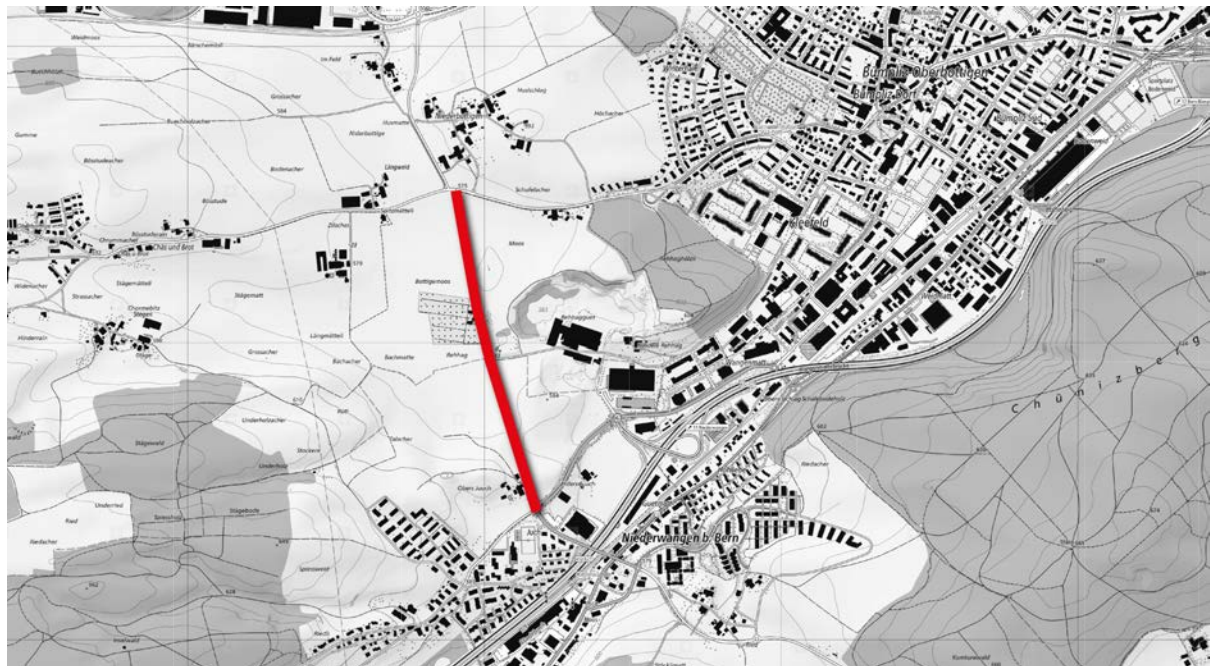
Quantitative Angaben, Dokumente

- Machbarkeitsstudie Kissling und Zbinden, Veloquerung Bümpliz Süd, 2017
 - Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020
-

Stadt Bern, Köniz; Niederbottigen/Niederwangen: Regionale Verbindung Riedmoosstrasse–Moosweg

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.10	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV 3.2	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

 Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Achse Riedmoosstrasse (Gemeinde Köniz) – Moosweg (Stadt Bern) bildet die Hauptverbindung zwischen Niederwangen und Niederbottigen und gilt daher sowohl für den Velo- als auch für den öffentlichen Verkehr als wichtige Verbindungsachse. Beide Strassen sind baulich in einem schlechten Zustand; die Unterhaltskosten sind dementsprechend hoch.

Im Jahre 2011 wurden auf der Stadtberner Seite oberflächliche Sanierungsarbeiten zwecks Erhaltung des Strassenzustands ausgeführt. Um die Strasse jedoch nachhaltig zu stabilisieren, sind eine Neuberechnung und voraussichtlich eine Gesamtanierung des gesamten Strassenaufbaus nötig.

Die Ziele des Projektes sind:

- Sicherstellen einer attraktiven Verkehrsverbindung für den Velo- und Fussverkehr;
 - die Strassenverbindung ist ÖV-tauglich;
 - kein Ausbau der MIV-Kapazität;
 - die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden wird erhöht;
 - keine Beeinträchtigung des angrenzenden Naturraums, Planung von Amphibiendurchlässen.
-

Machbarkeit

Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorstudie) ist in Erarbeitung (2020/2021).

Zweckmässigkeit

Neben der Veloverbindung mit kantonaler Netzfunktion übernimmt die Achse Moosweg–Riedmoosstrasse auch eine Rolle als allgemeine Verbindung im Verkehrsnetz zwischen Bern und der Gemeinde Köniz. Sie liegt an einer verkehrsensitiven Lage zwischen zwei Autobahnausfahrten (A1: Bern–Lausanne; A12: Bern–Fribourg–Vevey) und den S-Bahn-Haltestellen Brünnen und Niederwangen.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr dazu bei, dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert wird, dass attraktive Fusswegverbindungen realisiert werden und dass ein sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz realisiert wird.

Im Regionalen Angebotskonzept 2022-2025 der Region Bern-Mittelland wird dem Kanton die Aufnahme der ÖV-Verbindung Niederwangen-Brünnen (Linie 22) ins Grundangebot beantragt. Die Fahrgastzahlen sind bereits nach dem ersten Betriebsjahr so hoch, dass eine Weiterführung des Betriebs gerechtfertigt ist. Eine Sanierung der Strasse wird daher als notwendig erachtet, um die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten.

Planungsstand

2 – grobe Kostenschätzung aus Erfahrungswerten liegt vor; Massnahmeninhalt ist bekannt

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2024

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2027

Federführung

Stadt Bern und Gemeinde Köniz

Weitere Beteiligte

Bernmobil

Kosten (Mio. CHF)

11.5

Antrag Kantonsbeitrag

Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel**Innerhalb AP-Perimeter:**

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Arealentwicklung Juch/Halmatt
- Arealentwicklung Rehhag
- Fuss- und Radweg Oberbottigen
- Sportplatz und Familiengärten Niedermoos

Umweltverträglichkeit

Das Biotop im Rehhaggebiet bietet zahlreichen geschützten Pflanzen und Tierarten einen Lebensraum. Dieses gilt als Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung.

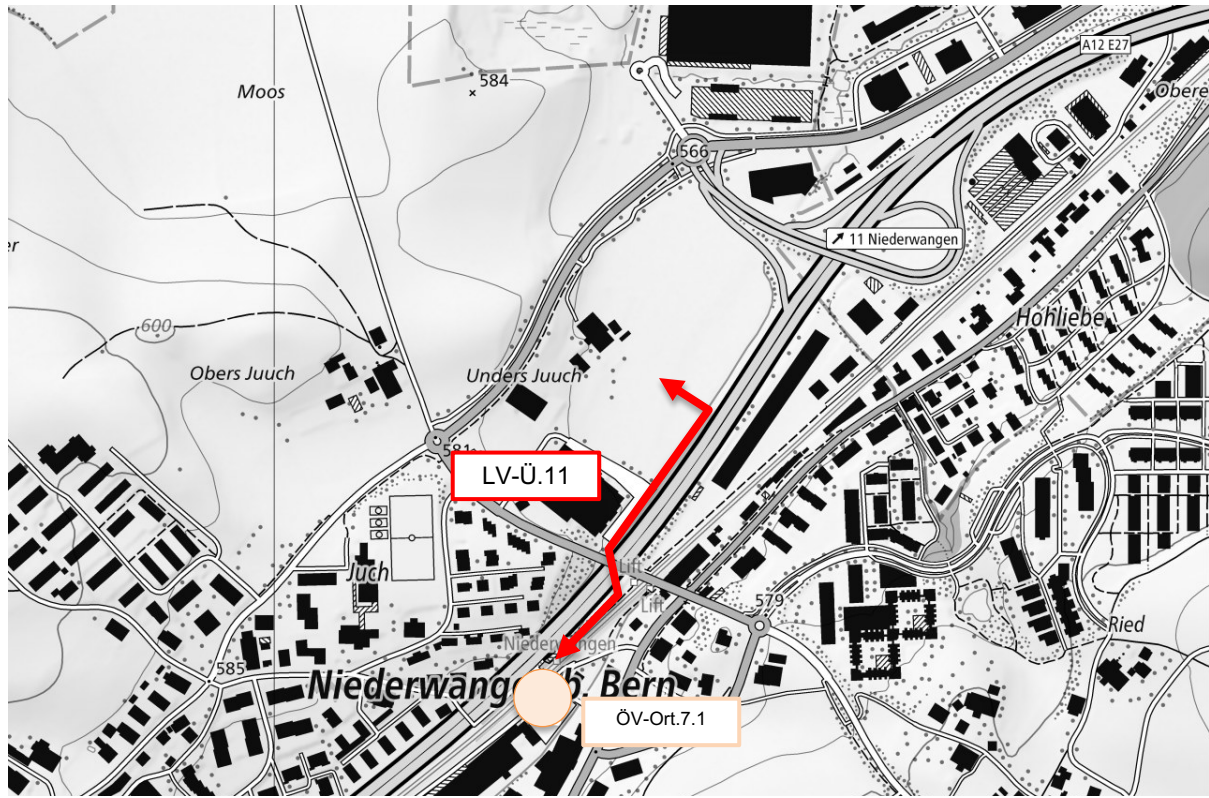
Quantitative Angaben, Dokumente

- Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020
 - Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020
 - Richtplan Gemeinde Köniz
 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020
 - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz
-

Gemeinde Köniz, Fuss-/Veloverbindung Juch/Hallmatt-Rehag (UF/ÜF)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.11	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten Juch-Hallmatt wird in den nächsten Jahren weiterentwickelt (u. a. Polizeizentrum).

Die Anbindung des Quartiers an das Zentrum von Niederwängen / Bahnhof Niederwängen ist heute unattraktiv und genügt den erwarteten Verkehrsmengen in keinem Verhältnis. Zwischen dem Gebiet Juch-Hallmatt und dem Zentrum Niederwängen soll eine attraktive und direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr entstehen.

Machbarkeit

Es wurde eine Machbarkeitsstudie für eine mögliche Unterführung durchgeführt. Eine Überführung ist ebenfalls möglich, es sind jedoch die Lichtraumprofile der Bahn einzuhalten.

Zweckmässigkeit

Der ESP Juch-Hallmatt wird weiterentwickelt. Ohne zweckmässige Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr wird sich das Verkehrsverhalten der neuen Nutzenden auf den MIV fokussieren. Mit der Fuss- und Veloverbindung zwischen Juch-Hallmatt und Niederwängen Zentrum soll die Mobilität aus dem Areal teilweise auf den Fuss- und Veloverkehr gelenkt werden. Mit der neuen Fuss- und Veloverbindung wird die Erschliessungsqualität des Bahnhofs Niederwängen, bei dem ebenfalls eine Aufwertung vorgesehen ist (BM.ÖV-Ort.7.1), gestärkt.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:
Schliessen einer Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr und dadurch Verbesserung der Anbindung des Quartiers an das Zentrum und an die S-Bahnstation Niederwängen. Erzielt werden soll eine Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split im Entwicklungsschwerpunkt und der Gemeinde Köniz generell.

Planungsstand

2 – Machbarkeitsstudie 2019, Vorprojekt 2020

 Bau- und Finanzierungsreife

 2 – Projektierung

 Voraussichtlicher Baubeginn
 01.01.2024

 Voraussichtliche Inbetriebnahme
 31.12.2027

 Federführung
 Gemeinde Köniz

 Weitere Beteiligte
 Grundeigentümerinnen Juch-Hallmatt; Kanton
 Bern (AGG); Bernmobil

 Kosten (Mio. CHF)
 12.0

 Antrag Kantonsbeitrag
 Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen
 gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40 % der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

 –

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

 - Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen (BM.ÖV-Ort.7.1)

Umweltverträglichkeit

 Eine Unterführung müsste im Grundwasser gebaut werden. Technische Massnahmen sind vorzusehen.

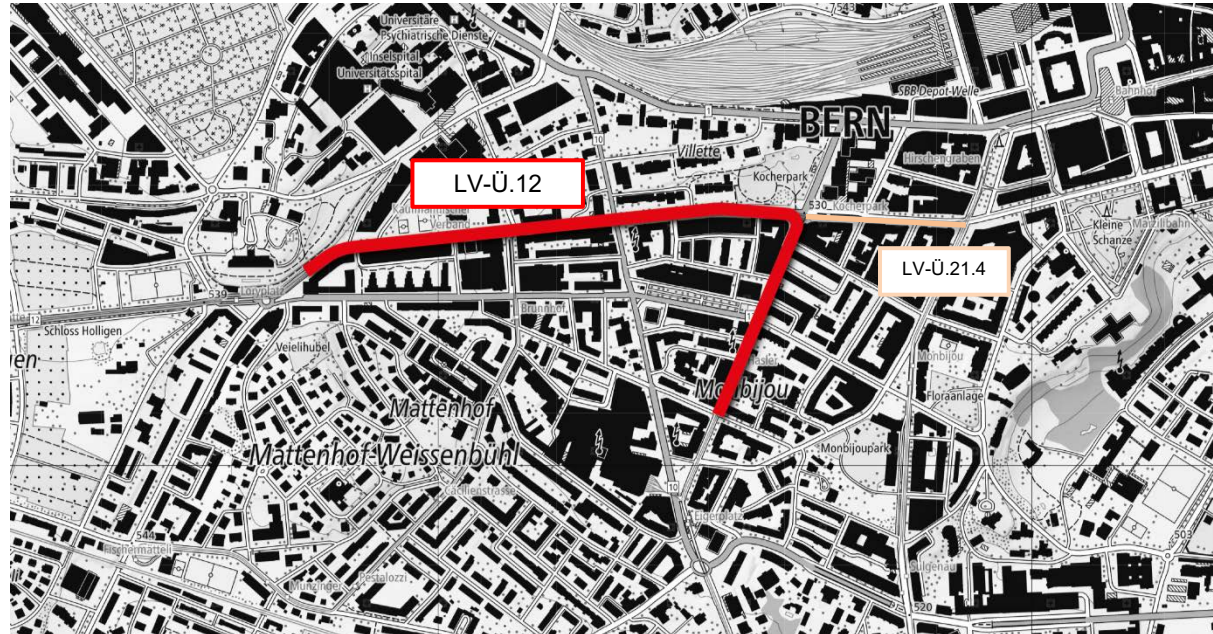
Quantitative Angaben, Dokumente

 –

Stadt Bern, BGK Effingerstrasse, Abschnitt Belpstrasse–Loryplatz

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.12	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Effinger- und Belpstrasse sind bedeutende Stadträume. Sie bilden die Schnittstelle zwischen „Neustadt“ und „Vorstadt“ und sind als Lebensadern wichtig für die Vernetzung der Quartiere. Eine Aufwertung dieser strategischen Stadträume ist für den gesamten Stadtteil III von Bedeutung. Innerhalb des Veloverkehrernetzes, gemäss STEK 2016 und Masterplan Veloinfrastruktur, stellt die Effingerstrasse eine Hauptroute dar, auf der ein hoher Standard anvisiert wird.

Ziele der Massnahme:

- Aufwertung der Strassenräume; Schaffung eines attraktiven und urbanen Strassenraums als Bewegungs- und Aufenthaltsraum; Strassenraumgestaltung unter Berücksichtigung der bestehenden Nutzungsansprüche
- Optimierung und Aufwertung der Fussverbindungen längs und quer; Erhöhung der Querbarkeit
- Optimierung der Veloführung, Umsetzung der Standards Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern
- Hindernisfreie Haltestellen, Fusswege und Fussgängerquerungen
- Gewährleistung eines störungsfreien ÖV-Betriebs
- Begradigung der Gleisanlagen und Anpassung an die heutigen Anforderungen
- Berücksichtigung der übergeordneten Zielsetzungen an Verkehrslenkung, Verkehrsregime und Verkehrsmanagement im Raum Innenstadt West (gemäss separater Planung VVI/VRI)

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Vorstudie nachgewiesen worden und gegeben.

Zweckmässigkeit

Dieser Abschnitt der Effingerstrasse gehört innerhalb der Stadt zum sogenannten Basisnetz und weist einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von rund 6'000 Mfz/d auf. Auf der Effingerstrasse verkehren die Tramlinien 6, 7 und 8, sowie die Buslinie 17. Auf der Belpstrasse verkehrt die Tramlinie 3. Weiter ist die Effingerstrasse im Veloroutennetzplan des Masterplans Veloinfrastruktur als Velohauptroute klassifiziert.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr dazu bei, dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert wird, dass attraktive Fusswegverbindungen realisiert werden und dass ein sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz realisiert wird.

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

 Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Die Massnahme trägt zu einer deutlichen Verbesserung der Veloinfrastruktur bei (Umsetzung Standards aus dem Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern). Die hindernisfreien ÖV-Haltestellen unterstützen eine MIV-arme Mobilität.

Weiter ermöglicht das Projekt eine Optimierung des ÖV-Betriebes auf der Achse, wodurch Verlustzeiten reduziert werden können. Mit der Umgestaltung der Strasse können wichtige Klimamassnahmen getroffen und so die städtische Lebensqualität erhöht werden.

Planungsstand

2 – Vorstudie/ZMB liegen vor, Variantenvergleiche wurden gemacht

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung; Kosten +/- 30 %

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2028

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2031

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

Betroffene TU

Kosten (Mio. CHF)

7.5

Antrag Kantonsbeitrag

Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Gesamtkost 21.0 Mio.,
davon Anteil Stadt Bern 7.5 Mio.

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
 - Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)
 - Stadt Bern, BGK Effingerstrasse, Abschnitt Belpstrasse–Hirschengraben (BM.LV-Ü.21.4)
 - Stadt Bern, Gleisersatz Brunnhof-Fischermätteli
-

Umweltverträglichkeit

Beachtung Lärmimmissionen

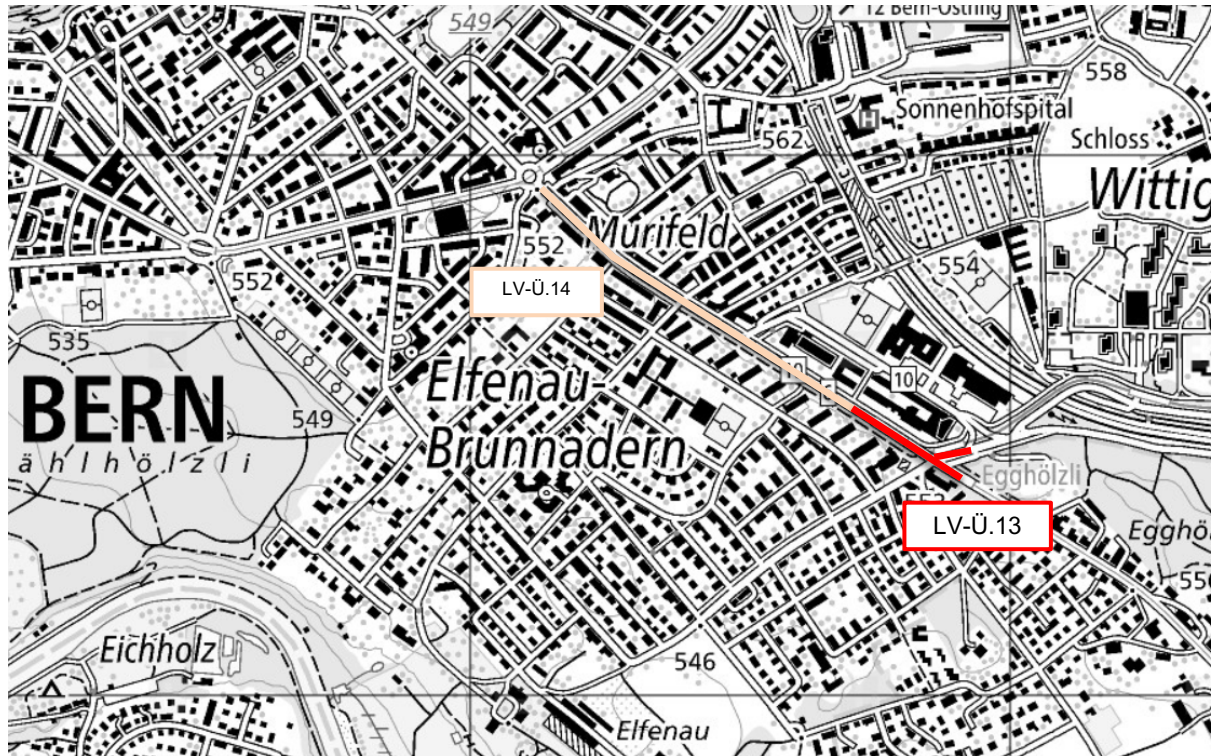
Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
- Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020

Stadt Bern, BGK Egghölzli

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.13	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Der Egghölzliplatz weist heute verschiedene Defizite auf, welche mittels einer umfassenden Umgestaltung behoben werden sollen. Namentlich sind die heutigen Wartebereiche der Haltestellen der Linien 6, 8 und 40 weder hindernisfrei, noch ausreichend dimensioniert. Insbesondere die beiden Haltekanten der Linie 8 weisen Sicherheitsdefizite auf. Seitens Veloverkehr fehlen durchgehende und ausreichend dimensionierte Radstreifen. Seitens Fussverkehr bestehend Defizite vor allem bei den Querungen. Das stadträumliche Potenzial einer Platzgestaltung in den Seitenräumen wird nicht ausgeschöpft. Das Projekt «Korrektion Thunstrasse Muri (KTM)» behebt die genannten Defizite auf Seite Muri. Auf Stadtberner Seite soll ein mit KTM koordiniertes Projekt realisiert werden. Im übergeordneten BGK Muristrasse (BM.LV-Ü.14) wird die Einbindung in das Gesamtverkehrssystem der Achse Muristrasse bis zur Schnittstelle mit dem Projekt «Gesamtsanierung Thunstrasse-Ostring (GTO)» sichergestellt. Voraussichtlich wird der Egghölzliplatz im Anschluss an das Projekt KTM aber vor dem BGK Muristrasse umgesetzt. Koordinationsbedarf besteht zudem mit dem Verkehrsmanagement Korridor Bern-Südost.

Die Projektziele sind:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr in alle Richtungen, Erstellung Standards nach Masterplan Veloinfrastruktur
- Verbesserung der Fusswegquerungen
- Aufwertung des Strassenraumes, Verminderung der Trennwirkung
- Aufwertung Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- optimierte Knotengestaltung im Sinne eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems
- Koordination mit Verkehrsmanagement Muri Bern-Südost (BM.NM-VM.1.1, 0351.3.130)

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Projektierung nachzuweisen. Aus der Planung von KTM besteht aber bereits eine solide Grundlage (Stufe Bauprojekt), welche gemäss aktuellen Bedürfnissen aktualisiert werden kann.

Zweckmässigkeit

Die Massnahmen im Bereich Egghölzliplatz sind in hohem Masse geeignet, die nachhaltigen Verkehrsmittel ÖV, Veloverkehr und Fussverkehr zu fördern und deren Verknüpfung sicherzustellen. Damit werden direkt die Verlagerungsziele gemäss kommunalen, regionalen und kantonalen Vorgaben unterstützt. Seitens Veloverkehr ermöglicht die Massnahmen die Erstellung eines durchgehenden und attraktiven Veloverkehrsnetz auf kommunaler und regionaler Ebene.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Durch die Massnahme soll die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr sowie den Veloverkehr deutlich erhöht und ein siedlungsverträglicher Strassenraum gestaltet werden. Besonderes Augenmerk liegt auf der intermodalen Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr.

Planungsstand

2 – Ein Bauprojekt (inkl. Kostenschätzung und Kostenschlüssel) ist bereits vorhanden und wird im 2021 auf die aktuellen Bedürfnisse aktualisiert.

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2024	31.12.2025
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Bern	TBA-OIK II; Bernmobil; RBS
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
5.8	Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Massnahmen BM.LV-Ü.14 umfasst den übrigen Perimeter Muristrasse ohne Egghölzliplatz.

Koordination mit

- Stadt Bern, BGK Muristrasse (BM.LV-Ü.14).
- Verkehrsmanagement Muri Bern-Südost (BM.NM-VM.1.1, 0351.3.130)

Ist mit den Projekten GTO (Gesamtanierung Thunstrasse–Ostring) und KTM (Korrektion Thunstrasse Muri) zu koordinieren.

Umweltverträglichkeit

Schützenswerte Baumallee

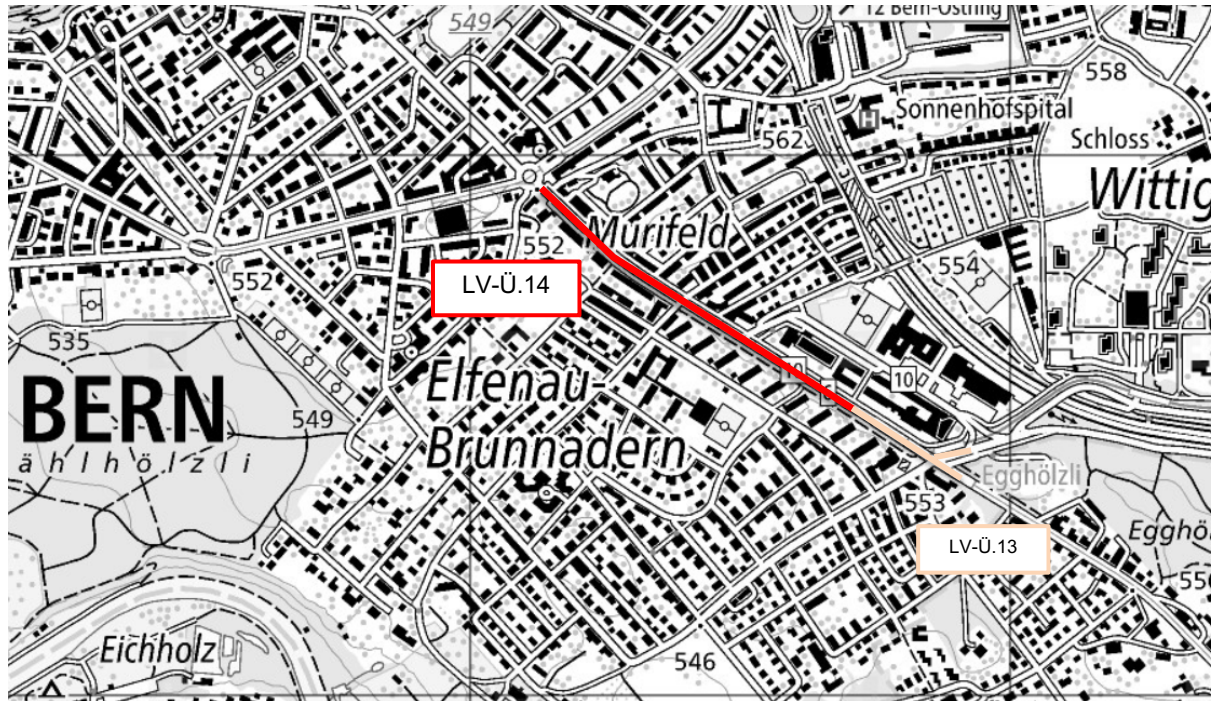
Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
- Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020

Stadt Bern, BGK Muristrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.14	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:

**Beschreibung und Ziel der Massnahme**

Zwischen den beiden Projekten GTO (Gesamtsanierung Thunstrasse–Ostring) und KTM (Korrektion Thunstrasse Muri) verbleibt die Muristrasse inkl. der Haltestelle Weltpostverein als fehlendes Stück der Velohauptroute Kirchenfeld–Muri. Zur Sicherstellung eines durchgehenden Netzes mit Standards gemäss Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern bedarf es daher auf dem fehlenden Strassenabschnitt einer Aufwertung. Der Bereich Knoten Egghölzli (städtischer Teil) wird in einer separaten Massnahme behandelt (BM.LV-Ü.13).

Mittelfristig steht zudem eine Sanierung der Gleisanlagen an. Die Haltestelle Weltpostverein muss aufgewertet werden. Die Haltestelle stellt aufgrund des Kaps zudem eine schwerwiegende Lücke im Velonetz dar. Aufgrund der vielfältigen Auslöser macht eine Gesamtbetrachtung der Muristrasse im Rahmen eines BGK Sinn.

Ziele der Massnahme:

- Verbesserungen für den Veloverkehr (Velohauptroute): Haltestellen-Umfahrung, beidseitiger Radstreifen/Radweg von 2.50 m Breite ist auf der ganzen Strecke anzustreben.
- Besserung Querung für den Fussverkehr gemäss Richtplan Fussverkehr (Massnahme 4.23)
- Aufwertung der Haltestelle Weltpostverein
- Optimierung Knoten Weltpoststrasse/ Muristrasse
- Sanierung der Gleisanlagen

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Projektierung nachzuweisen.

Zweckmässigkeit

Die Massnahmen des BGK Muristrasse sind in hohem Masse geeignet, ein durchgehendes und attraktives Veloverkehrsnetz auf kommunaler und regionaler Ebene zu erstellen sowie die auf regionaler, kantonaler und nationaler Stufe festgehaltenen Verlagerungsziele auf nachhaltige Verkehrsmittel zu unterstützen.

Erste Abklärungen haben gezeigt, dass mit der Sanierung der Tramgleise auch eine deutliche Aufwertung für den Veloverkehr erreicht werden kann. Im Rahmen des hindernisfreien Ausbaus der Haltestelle Weltpostverein bestehen zudem Synergien, aber und räumliche Potenzielle, beidseits Haltestellenumfahrungen gemäss Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern zu erstellen.

 Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Durch die Massnahme soll die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr deutlich erhöht und ein siedlungsverträglicher Strassenraum gestaltet werden. Mit dem Projekt wird die Attraktivität für den Veloverkehr dort verbessert, wo aufgrund der parallelen Wegführungen mit MIV und Tram, ein erhöhter Handlungsbedarf für den Veloverkehr besteht.

Planungsstand

2 – Ist im Gleissanierungsprogramm von Bernmobil terminiert. Das Projekt KTM (Korrektion Thunstrasse Muri) ist durch den TBA-OIK II terminiert (Baustart 2023 geplant). Im Anschluss an KTM soll der Egghölzliplatz realisiert werden.

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2028	31.12.2031
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Bern	TBA-OIK II; Bernmobil; RBS
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
10.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
 - Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Vororientierung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Massnahme ergänzt die AP3-Massnahme LV-W-1-k-a, Nr. 47 (0351.3P.160), welche nur die Haltestellensituation betrifft (Optimierung Velodurchfahrt Haltestelle Weltpost; BM.LV-Ü.14 umfasst den übrigen Perimeter Muristrasse ohne Haltestelle).

Koordination mit

- Stadt Bern, Egghölzli (BM. LV-Ü.13).
- Verkehrsmanagement Muri Bern-Südost (BM.NM-VM.1.1, 0351.3.130)

Ist mit den Projekten GTO (Gesamtsanierung Thunstrasse–Ostring) und KTM (Korrektion Thunstrasse Muri) zu koordinieren.

Umweltverträglichkeit

Schützenswerte Baumallee

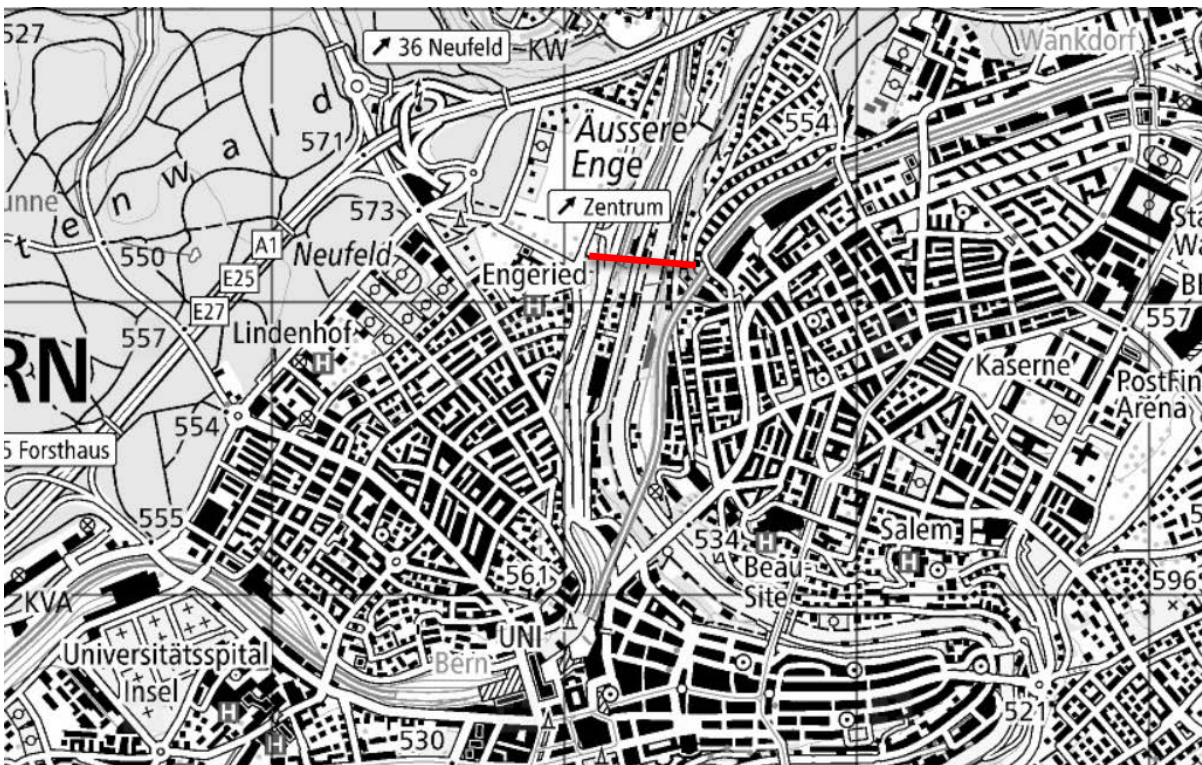
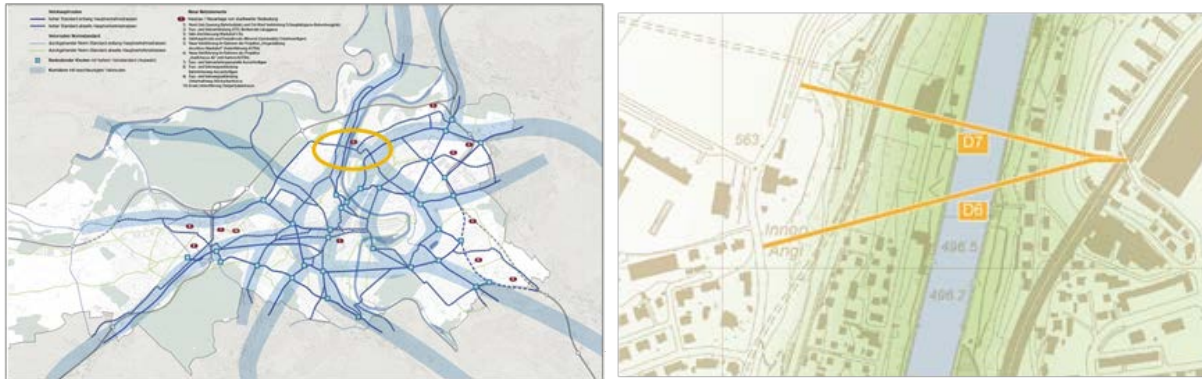
Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
 - Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020
 - Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern, 2020; Massnahme 4.23
-

Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Breitenrain–Länggasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.15	0351.3.068	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
LV-N-1	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Zwischen der Tiefenaubrücke und der Lorrainebrücke besteht im lokalen und regionalen Fuss- und Velowegnetz keine attraktive Verbindung zwischen den Stadtteilen II und V. Diese physische Netzlücke wird im Sachplan Veloverkehr ausgewiesen (Nr. 34).

Zielsetzung:

Erstellen einer direkten Fuss- und Veloverkehrsverbindung (FVV) zwischen den Siedlungsräumen westlich (Stadtteil II) und östlich (Stadtteil V) der Aare.

Die Verbindung:

- eignet sich bezüglich Linienführung, Kapazität, Sicherheit, Komfort und Attraktivität für den regionalen und lokalen Alltags- und Freizeitverkehr,
- ist eine Tangentialverbindung zwischen Wohlensee, Bremgarten und Stadtteil VI im Westen und dem Worblental, Bern-Ost, Ostermundigen und Gümligen im Osten,
- vernetzt die Velohaupttrouten innerhalb der Kernagglomeration von ESP Brünnen bis ESP Wankdorf sowie Ostermundigen,
- schliesst die Netzlücke im Veloring der Stadt Bern,

- schafft eine komfortable à-Niveau-Verbindung der Siedlungsräume westlich und östlich der Aare, ohne dass Höhendifferenzen überwunden werden müssen (Breitenrain mit Viererfeld/Mittelfeld),
- nutzt vorhandene Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs dank optimaler Einbindung der Brücke in das bestehende Wegenetz und die bestehende Quartierstruktur,
- weist Spielraum für die Bewältigung der künftig wachsenden Mobilitätsbedürfnisse auf,
- leistet einen Beitrag zur Reduktion der Verkehrsbelastung im Zentrum. Damit können kostspielige Kapazitätserweiterungen für den Privatverkehr und den öffentlichen Verkehr reduziert werden, bietet eine sichere Umfahrungsmöglichkeit für die belasteten Verkehrsknoten an der Lorrainebrücke und am Henkerbrünli

Machbarkeit

Eine Vorstudie inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis liegt vor (Fuss- und Veloverkehrsverbindung (FVV) Breitenrain–Länggasse Synthesebericht Variantenevaluation und Mitwirkungsbericht Oktober 2015). Diese Zweckmässigkeitsbeurteilung enthält u.a. Vergleichskosten der Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten, eine Analyse der Wirtschaftlichkeit und eine Abschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt. Nach Abschluss der Variantenbeurteilung wurden im Perimeter der Bestvariante vertiefte Abklärungen getroffen zur Machbarkeit (u. a. Eigentumsverhältnis, gartendenkmalpflegerisches Gutachten zur Situation der inneren Enge, geologische Studie).

Bei der weiteren Lösungsfindung sind unnötige Höhenmeter ebenso zu vermeiden wie eine Brücke mit starkem Längsgefälle, wo der Veloverkehr zu schnell und damit für den Fussverkehr unverträglich werden kann.

Zweckmässigkeit

Die neue Verbindung schliesst mit einer kurzen Verbindung – und getrennt vom Motorfahrzeugverkehr – eine wichtigen Netzlücke für den tangentialen Fuss- und Veloverkehr. Sie komplettiert eine grossräumige Ringverbindung um das Stadtzentrum. Die Brücke verbindet Gebiete mit grossen Quell - und Zielpotenzialen, sie steigert damit die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs bei diesen Verkehrsbeziehungen. Das Potenzial beträgt bereits im Umkreis von zwei Kilometern:

- 24'000 Einwohnerinnen und Einwohner und 30'000 Arbeitsplätze auf der Ostseite
- 34'000 Einwohnerinnen und Einwohner und 33'000 Arbeitsplätze auf der Westseite
- Insgesamt 25'000 Studierende und Schülerinnen und Schüler

Die Massnahme trägt entsprechend der Teilstrategie Verkehr und Mobilität dazu bei, das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern.

Die Massnahme trägt dazu bei, in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:
 Die Verbindung schliesst eine bedeutende Netzlücke im regionalen Fuss- und Velonetz, insbesondere im «Veloring» der Stadt Bern. Das Projekt leistet einen bedeutenden Beitrag für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. Die Verbindung ermöglicht für den Fuss- und Veloverkehr eine sichere und attraktive Umfahrung der stark belasteten Verkehrsknoten am Beginn und Ende der Lorrainebrücke sowie am Henkerbrünli. Die Verbindung schafft Voraussetzungen für eine Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl. Es ist davon auszugehen, dass sich das Einzugsgebiet der neuen Veloverbindung mit der zu erwartenden stärkeren Verbreitung von E-Bikes vergrössern wird. Mit der Massnahme wird die physische Netzlücke 34 (Langsamverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse) aus dem Sachplan Veloverkehr geschlossen.

Planungsstand

2 – Vorstudie liegt vor

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2028

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2031

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

RKBM; betroffene TU; AWN

Kosten (Mio. CHF) 18.0	Antrag Kantonsbeitrag Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
– Bund: voraussichtlich 30–40 %	
– Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
– Bern, Velohauptrouuten, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k)	
– Velo-Offensive Bern	
Umweltverträglichkeit	
– Beachtung Ortsbild und Aareraum	
Quantitative Angaben, Dokumente	
Die Kostenschätzung von 18 Mio. umfasst die reinen Baukosten (Tragwerk, Strassenoberbau und Ausrüstung gemäss SN 641 820) sowie Honorare für die Planung/Projektierung. Nicht enthalten sind Kosten für Spezialausrüstung (Suizidschutz, Beleuchtung, Temperierung, Anschluss Portal Neufeldtunnel), Landerwerb, Unsicherheits- und Entwurfszuschlag.	
– Fuss- und Veloverkehrsverbindung (FVV) Breitenrain–Länggasse Synthesebericht, Variantenevaluation und Mitwirkungsbericht, Oktober 2015	
– Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020	
– Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz; Netzlücke Nr. 351-9	
– Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern, 2020; Schlüsselmassnahme 00.1	
– Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern, 2020	

Stadt Bern, Köniz; Morillonstrasse / Bahnübergang BLS

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.16	0351.3.078	4. Generation	C-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
LV-S-1	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Mit der Verbesserung der Bahnquerung und kritischer Abschnitte im Fuss- und Veloverkehrsnetz wird die Attraktivität und Sicherheit für den Alltags- und den Freizeitverkehr erhöht. Die verbesserten Verbindungen tragen zu einer Umlagerung des motorisierten Verkehrs bei und führen zu einem höheren Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben. Mittelfristige Massnahmen werden im Rahmen des BGK Morillostrasse für den B-Horizont definiert. Mit dem Projekt Doppelspurausbau wird die Bahnquerung optimiert und der Strassenquerschnitt in optimierter Form der neuen Unterführung angepasst..

Zweckmässigkeit

Die Morillonstrasse ist eine wichtige Verbindungsstrasse zwischen Bern und Köniz und weist einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von rund 6'000 Mfz/d auf. Auf der ganzen Länge verkehrt die Buslinie 19. Weiter ist die Achse im Veloroutennetzplan des Masterplans Veloinfrastruktur als Velohauptroute klassifiziert.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr dazu bei, dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert wird, dass attraktive Fusswegverbindungen realisiert werden und dass ein sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz realisiert wird.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Die Massnahme bewirkt eine starke Verbesserung für den Veloverkehr und öffentlichen Verkehr. Dank Velostreifen wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr erhöht, Behinderungen der Buslinie 19 wegen langsamen Velos oder Barrierenschliessungen werden vermieden.

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2032

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2035

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

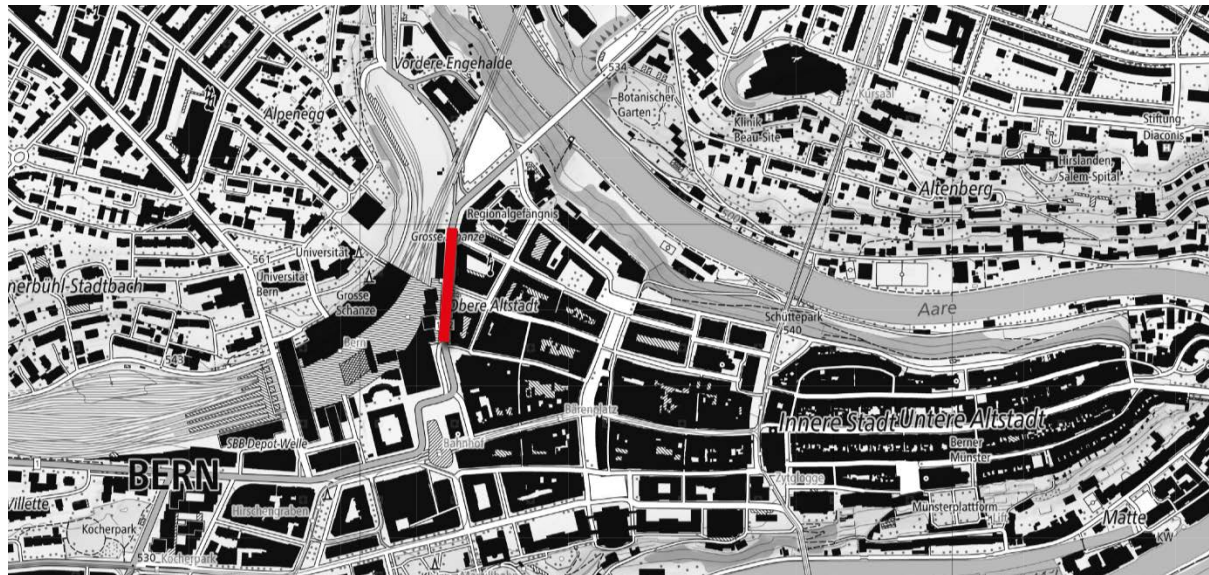
Einzelmassnahme Verkehr

Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Bern	Gemeinde Köniz; RKBM; betroffene TU
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
11.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
– Bund: voraussichtlich 30–40 %	
– Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
– Doppelspurausbau BLS (BM.ÖV-Nat.5)	
– Köniz, Wabern, Kirchstrasse (RGSK I, V-MIV 5.2b)	
– Bern, Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k)	
– Bern, BGK Morillonstrasse (BM.LV-Ü.22.37)	
Umweltverträglichkeit	
Angrenzende, denkmalgeschützte Ensemble ist zu beachten.	
Quantitative Angaben, Dokumente	
– AP V + S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 21f und 62e	
– Regionale Velonetzplanung, Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014; Schwachstelle Nr. 351-27	
– Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020	
– Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020	

Stadt Bern, BGK Bollwerk Umgestaltung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.17	–	4. Generation	C-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Sowohl für den Bahnhofplatz als auch das Bollwerk kann infolge der Umsetzung von ZBBS mit einem stark reduzierten Aufkommen des MIV gerechnet werden. Um den Kapazitätsanforderungen des ÖV, der Fuss- und Veloverkehrs gerecht zu werden, ist auf dem Bubenbergplatz die Reduktion des MIV um 50 % nötig. Das vom Stadtrat geforderte Konzept für einen autofreien Bahnhofplatz sieht eine Reduktion von 100 % des privaten Motorfahrzeugverkehrs vor. Beide Szenarien eröffnen Handlungsspielräume für Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV auch im Raum Bollwerk. Das Bollwerk weist zudem auch in stadträumlicher Hinsicht starke Aufwertungspotenziale auf. Im Zusammenhang mit dem Neubau des Gebäudes Bollwerk 2-8 kann der westseitige Bereich stark aufgewertet werden.

Ziele der Massnahme:

- Aufwertung des Bollwerks für Fuss, Velo, und ÖV, namentlich auch für die stadträumliche Qualität
- Beidseitig: breite Gehwege 3.5–5.0 m und durchgehende Velostreifen/-wege je 2.50 m
- Verlässliche ÖV-Betriebsqualität
- Erstellung einer Baumreihe voraussichtlich auf der Ostseite
- Koordination mit Neubau Bollwerk 2-8 (Vorflächen, Anlieferungszugang, Eingang in geplante Velostation
- Aufwärtskompatibilität mit zweiter Tramachse (BM.ÖV-Tram.4) und Konzept Stadtraum Bahnhof

Machbarkeit

Basierend auf den umfangreichen Arbeiten für ZBBS liegt ein Verkehrsmengengerüst auch für das Bollwerk vor. Der geplante Querschnitt ist mit einer Reduktion des MIV von rund 50 % im Raum Bahnhof machbar. Erste Abklärungen bezüglich Baumstandorten haben ergeben, dass eine Baumreihe auf der östlichen Strassenseite grundsätzlich machbar ist.

Zweckmässigkeit

Die Aufwertung im Bollwerk namentlich für den Fuss- und Veloverkehr behebt wesentliche Sicherheits- und Attraktivitätsdefizite in diesem Perimeter, sowohl in verkehrstechnischer wie auch (zusammen mit dem Neubau Bollwerk 2-8) in sozialräumlicher Hinsicht. Breite, attraktive Fusswege zwischen Bahnhof und Lorrainebrücke sowie sichere, durchgehende und breite Velostreifen und -wege sind in grossem Masse geeignet, Umstiegspotenziale auf diese beiden Verkehrsmitteln zwischen Bahnhof und Lorraine zu schaffen. Damit wird nebst dem Strassennetz auch der öffentliche Verkehr entlastet.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Handlungsbedarf im Fokusräumen Bahnhof Bern dazu bei, dass dieser seine Funktion als Zentrum mit erhöhtem Ziel-, Quell- und Transitverkehr für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr erfüllen kann.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Der bislang äusserst stark vom motorisierten Verkehr dominierte Raum, mit entsprechenden Defiziten und Hindernissen, kann mit der Umgestaltung insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr massgeblich verbessert werden sowie zu einer höheren Aufenthaltsqualität und entsprechender Nachfrageverlagerung führen.

Planungsstand

1 – Vorstudie liegt vor

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2032

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2035

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

SBB; betroffene TU

Kosten (Mio. CHF)

15.0

Antrag Kantonsbeitrag

Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Stadt Bern, 2. Tramachse Ost, BM.ÖV-Tram.4, B-Horizont
- Projekt ist mit ZBBS koordiniert
- Projekt ist mit Neubau Bollwerk 2-8 (Lead SBB) koordiniert

Umweltverträglichkeit

–

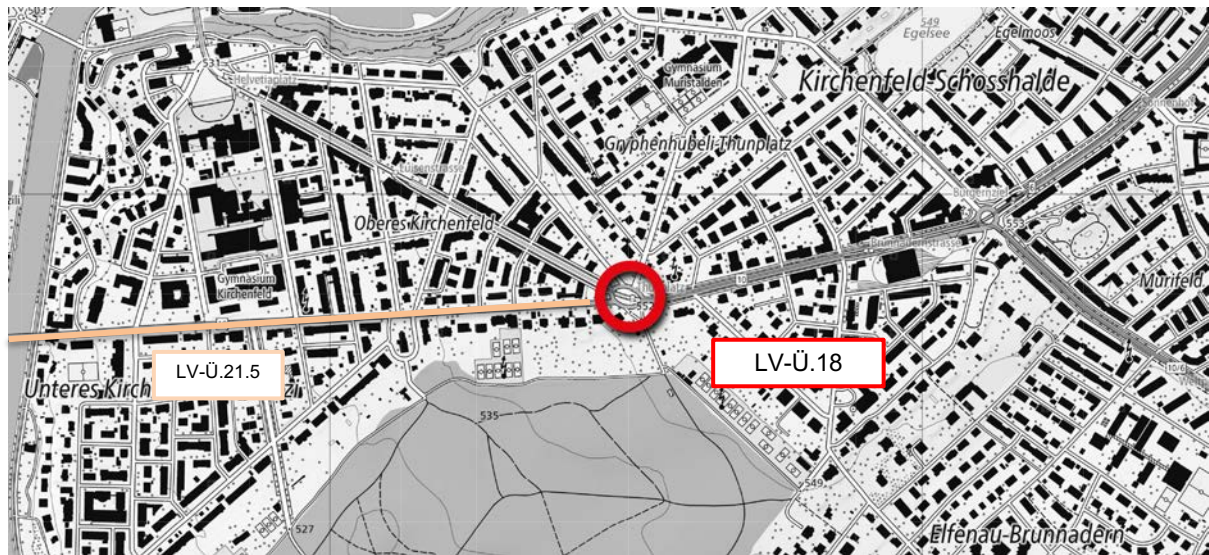
Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
 - Masterplan Veloinfrastruktur, Veloroutennetzplan (2020), Stadt Bern
 - Richtplan Fussverkehr (2020), Stadt Bern
 - ZBBS, Baustein 3a und 3b
 - Stadt Bern, Vorstudie Strassenraum Bollwerk - Bahnhofplatz, 2020
-

Stadt Bern, BGK Thunplatz

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.18	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Der Thunplatz gehört zu den wichtigsten Verkehrsknoten in der Stadt Bern. Der Platz ist seit Jahren als Unfallschwerpunkt definiert und muss saniert werden. Für den Fuss- und Veloverkehr bestehen aufgrund des hohen durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV) von über 15'000 Mfz und den zahlreichen Fahrbeziehungen am komplexen Knoten Defizite in der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Hinzu kommt, dass auf dem Platz mehrere ÖV-Linien verkehren, wodurch ein hohes Querungsbedürfnis der Zufussgehenden resultiert. Der Platz ist ein Knotenpunkt wichtiger Velohaupttrouten der Stadt.

Ziele der Massnahme:

- Verbesserungen für den Veloverkehr (Velohauptroute): Haltestelle Umfahrungen Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Hindernisfreie Haltestellen, Fusswege und Fussgängerquerungen
- Gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Verminderung Trennwirkung und Dominanz MIV

Die Massnahme ist koordiniert mit der Gesamtanierung Thunstrasse Ostring (GTO) und dem BGK Eigerstrasse–Kirchenfeldstrasse (BM.LV-Ü.21.5).

Machbarkeit

Zurzeit befindet sich das Projekt im Variantenstudium. Eine abschliessende Bestvariante konnte noch nicht ermittelt werden.

Die Machbarkeit ist aufgrund der noch zu ermittelnden Bestvariante nachzuweisen.

Zweckmässigkeit

Durch eine fehlende innenstadtnahe Aarequerung (zwischen Rubigen und Bern) besteht der Thunplatz als wichtige Veloverbindung zwischen der östlichen Aareseite und Bern/Westseite Aare. Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr dazu bei, dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert wird, dass attraktive Fusswegverbindungen realisiert werden und dass ein sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz realisiert wird.

Die Massnahme leistet entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien MIV einen Beitrag zur Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume.

 Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Durch die neue Gestaltung und einer Reduktion der MIV-Dominanz erzielt die Massnahme eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Das Projekt schliesst die qualitative Netzlücke 27 für den Veloverkehr gemäss Sachplan Veloverkehr geschlossen und saniert den Unfallschwerpunkt Nr. 1099 Thunplatz.

 Planungsstand

1

 Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung; grobe Kostenschätzung aus Erfahrungswerten liegt vor

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2028

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2031

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

betroffene TU, Kanton Bern

Kosten (Mio. CHF)

10.0

Antrag Kantonsbeitrag

Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

 Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Vororientierung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

 Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Stadt Bern, BGK Eigerstrasse–Kirchenfeldstrasse (BM.LV-Ü.21.5)
- Gleisersatz Thunstrasse West, Stadt Bern
- Gesamtanierung Thunstrasse Ostring (GTO), Stadt Bern

 Umweltverträglichkeit

Beachtung Lärmimmissionen

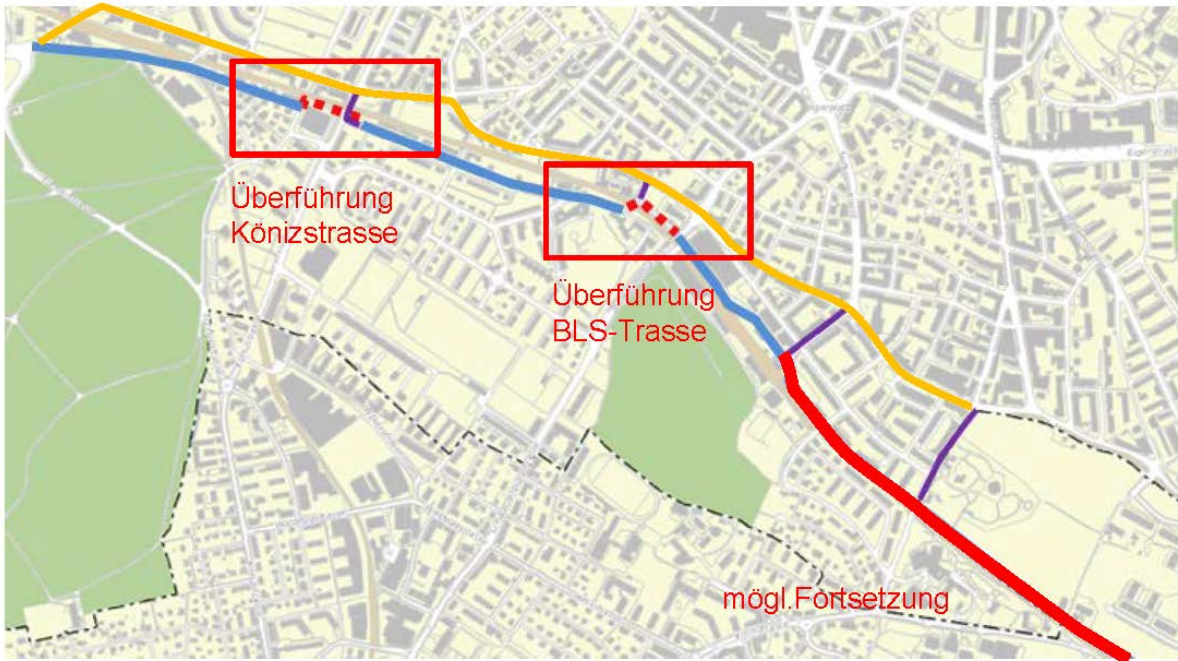
 Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
 - Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020
 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020
-

Stadt Bern, Alternative Veloroute abseits der Weissensteinstrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.19	–	4. Generation	C-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Weissensteinstrasse ist eine wichtige regionale und tangentielle Verkehrsverbindung für MIV und Velo. Der bestehende, abschnittsweise sehr enge Strassenraum lässt die Umsetzung der Standards Kantonsstrassen und Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern nicht zu. Mit der Massnahme soll für den Veloverkehr eine Alternative zur Weissensteinstrasse angeboten werden, welche ebenfalls einen hohen Standard erfüllt. Linienführung: Fischermättelstrasse–Turnierstrasse–Bridelstrasse Südbahnhofstrasse. Hierzu wird die Netzlücke zwischen der Fischermättelstrasse und der Bridelstrasse möglichst in direkter Linie geschlossen. Am Ende der Bridelstrasse wird das BLS-Bahntrasse unter- oder überquert.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in einer Studie nachzuweisen. Innerhalb der Studie ist der ganze Korridor von Bümpliz nach Kehrsatz zu betrachten, inkl. Anschluss an die physische Netzlücke Nr. 25 (Wabern, Kehrsatz Nord).

Zweckmässigkeit

Alternative Route zur engen, stark befahrenen Kantonsstrasse. Umsetzung eines sicheren Veloverkehrsnetzes. Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr dazu bei, dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert wird und dass ein sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz realisiert wird.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr: Mit der Massnahme wird die Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Veloverkehr deutlich erhöht sowie die Netzlücke Korridor 90 gemäss Sachplan Veloverkehr geschlossen.

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

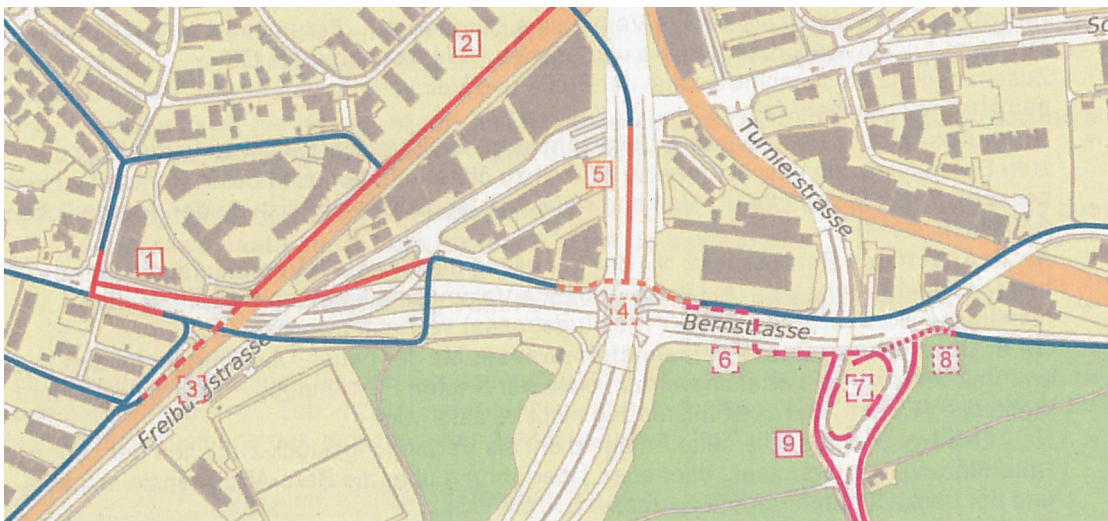
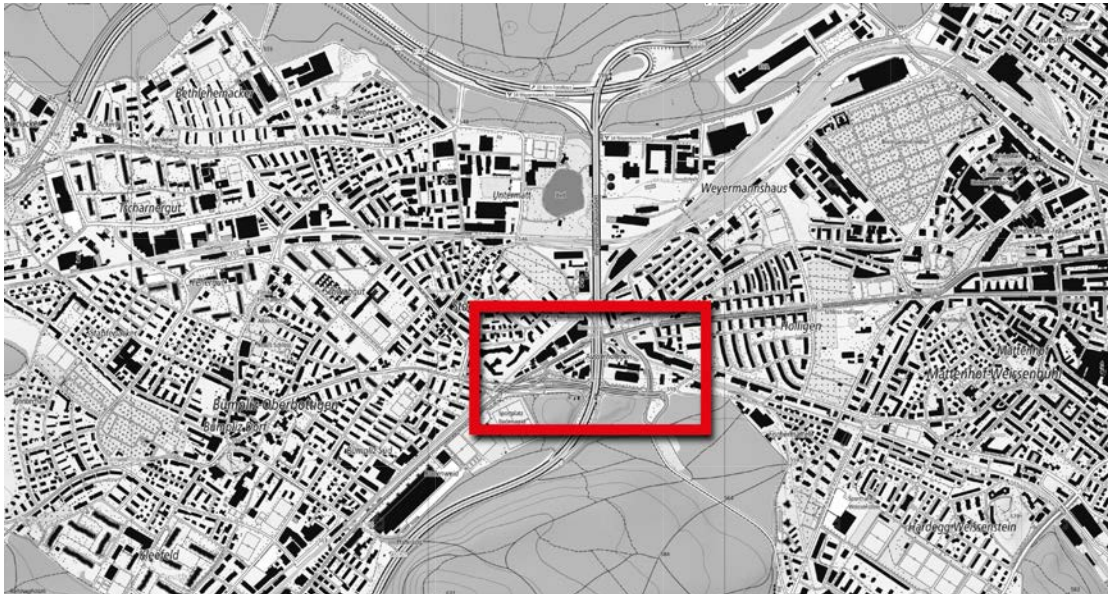
1 – Projektierung; grobe Kostenschätzung aus Erfahrungswerten liegt vor

Voraussichtlicher Baubeginn 01.01.2032	Voraussichtliche Inbetriebnahme 31.12.2035
Federführung Stadt Bern	Weitere Beteiligte betroffene TU; TBA-OIK II
Kosten (Mio. CHF) 10.5	Antrag Kantonsbeitrag Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
<ul style="list-style-type: none"> – Bund: voraussichtlich 30–40 % – Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Vororientierung	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
–	
Umweltverträglichkeit	
–	
Quantitative Angaben, Dokumente	
<ul style="list-style-type: none"> – Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern – Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020 – Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020 	

Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Autobahnanschluss Bern Bümpliz

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.20	–	4. Generation	C-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Im Bereich des Autobahnanschlusses Bümpliz sind heute nur punktuell Massnahmen für den Veloverkehr vorhanden. Im Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern zählt dieser Abschnitt zu den Velohaupttrouten; im kantonalen Sachplan Veloverkehr wird die Route als "kantonale Velohauptverbindung auf Gemeindestrasse" geführt.

Mit einem Separationskonzept (vgl. Karte) können folgende Ziele erreicht werden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Durchgängigkeit der Linienführung wird sichergestellt
- Umfahrungsmöglichkeit von sehr stark belasteten Strassenabschnitten
- Sicherstellung von konfliktfreien Fuss- und Veloverbindungen
- Aufwertung der Fusswegverbindungen, insbesondere Anschluss an Europaplatz und Könizbergwald

Machbarkeit

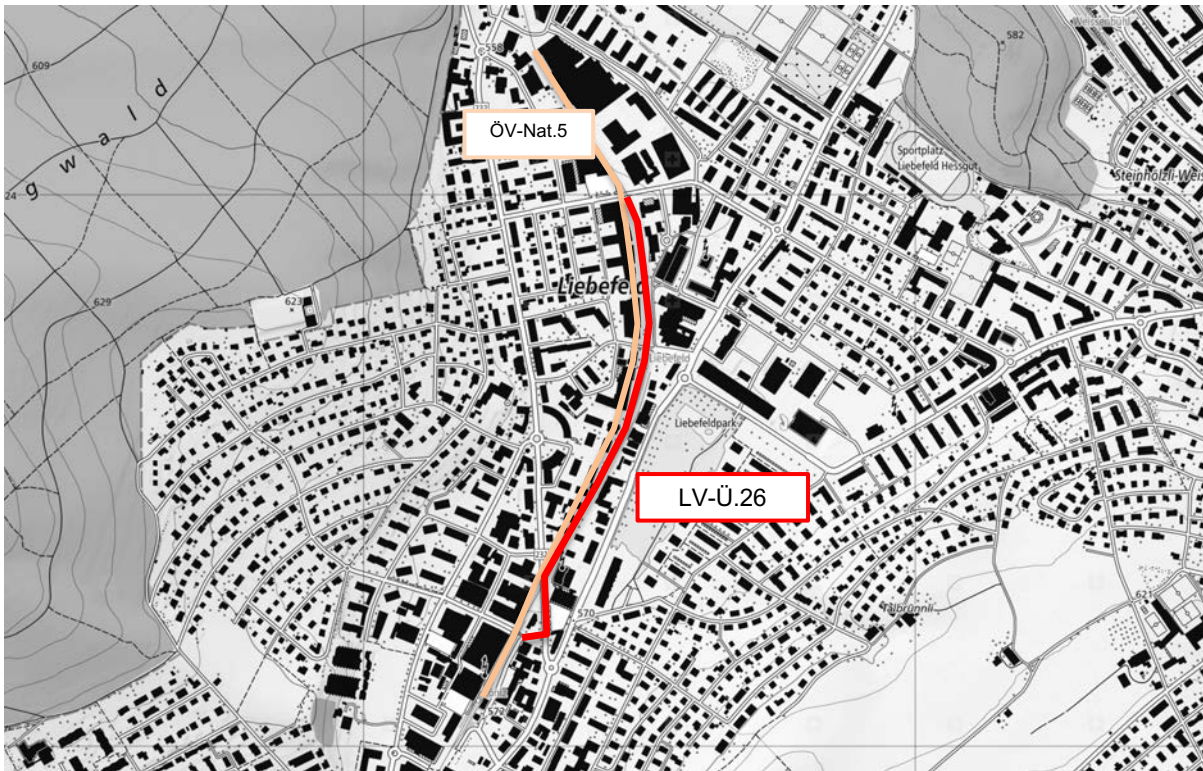
Die im ASTRA-Projekt «Sanierung Anschluss Bümpliz Süd» vorgesehenen Massnahmen werden die Standards des städtischen Masterplans Veloinfrastruktur nicht vollumfänglich erfüllen. Die Stadt Bern zeigt in einem Konzept auf, wie langfristig mit einer durchgehenden Separierung des Veloverkehrs im Bereich des Anschlusses die Verkehrssicherheit erhöht werden kann.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Die Autobahn Bern–Freiburg und die Eisenbahnlinie Bern–Freiburg haben eine grosse Trennwirkung zwischen dem Süden und dem Westen von Bern. Dank der Unterführung Bernstrasse können diese beiden Verkehrsachsen zwar überwunden werden, allerdings ist das bestehende Angebot für den Veloverkehr lückenhaft und insgesamt unzureichend. Die Verbindung führt heute über Strecken mit Belastungen um 15'000 Fahrten DTV.	Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr: Mit der Massnahme wird die Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Veloverkehr deutlich erhöht sowie die beiden qualitativen Netzlücken 30 und 31 gemäss Sachplan Veloverkehr geschlossen. Durch die Knotenlösung wird ebenfalls ein Teilbereich der Netzlücke Korridor 90 geschlossen.
Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr dazu bei, dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert wird und dass ein sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz realisiert wird.	
Planungsstand	
1 – Separationskonzept / Massnahmeninhalt ist bekannt	
Bau- und Finanzierungsreife	
1 – Projektierung; grobe Kostenschätzung aus Erfahrungswerten liegt vor	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2032	31.12.2035
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Bern	ASTRA; TBA-OIK II; AWN
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
10.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
– Bund: voraussichtlich 30–40 %	
– Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Vororientierung	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
Laufendes Projekt «Sanierung Anschluss Bümpliz Süd» ASTRA, 2020	
Umweltverträglichkeit	
Allfällige Massnahmen haben unter grösstmöglicher Schonung des Waldes zu erfolgen.	
Quantitative Angaben, Dokumente	
– Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern	
– Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020	
– Anschluss Bümpliz / Knoten Bern-/Bethlehemstrasse, Technischer Bericht, Stadt Bern 2019	
– Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020	
– Sanierung Anschluss Bümpliz Süd, ASTRA, 2020	
– Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern, 2020	

Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.26	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Der Raum entlang der Bahnlinie zwischen den S-Bahnstationen Köniz und Liebefeld bis Waldegg ist heute sehr fragmentarisch, nicht durchgehend durchlässig und damit für den Fuss- und Veloverkehr unattraktiv. Der Veloverkehr Richtung Stadt wickelt sich mangels attraktiver Alternativrouten vornehmlich über die Hauptverkehrsstrassen ab.

Ziele:

- Sicherstellung einer durchgehenden Langsamverkehrsverbindung zwischen der S-Bahn-station Köniz und Waldegg mit Weiterführung Richtung Stadt bzw. Richtung Bümpliz/ Bethlehem. Nach Möglichkeit soll die Wegführung auf eine Seite der Bahnlinie konzentriert werden, mit Vorteil auf der westlichen Seite.
- Die Weiterführung ist sowohl Richtung Norden wie Richtung Süden sicherzustellen.
- Aufwertung und Belebung des Bereichs entlang der Bahnlinie S6
- Neuanlage, Aufwertung und Vernetzung der Fuss- und Veloverkehrsanlagen.

Die Massnahme wird koordiniert mit dem Doppelspurausbau (BM.ÖV-Nat.5).

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Projektierung nachzuweisen.

Zweckmässigkeit

Eine alternative Veloachse entlang der S6 soll die kommunale und regionale Netzlücke schliessen und damit dem Velo- und dem Fussverkehr eine attraktive Alternative zur Könizstrasse und zur Schwarzenburgstrasse bieten.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Mit der Massnahme wird das Veloverkehrsnetz verdichtet und eine direkte, widerstandsfreie Verbindung abseits der MIV-Achsen ermöglicht. Das Siedlungsgebiet wird für den Veloverkehr durchlässiger und die Achse insgesamt attraktiver. Die im Sachplan Veloverkehr ausgewiesene physische Netzlücke Nr. 65 zwischen Könizstrasse und S-Bahnhof Liebefeld wird zum Teil geschlossen.

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung; grobe Kostenschätzung aus Erfahrungswerten liegt vor

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2028

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2031

Federführung

Gemeinde Köniz

Weitere Beteiligte

BLS

Kosten (Mio. CHF)

5.0

Antrag Kantonsbeitrag

Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40 % der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Diese Massnahme wird aus technischen und finanziellen Gründen im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau der BLS (BM.ÖV-Nat.5) - analog Wabern–Kleinwabern - durchgeführt. Der Zeitpunkt des Starts ist somit an das Projekt der BLS gekoppelt.

Umweltverträglichkeit

–

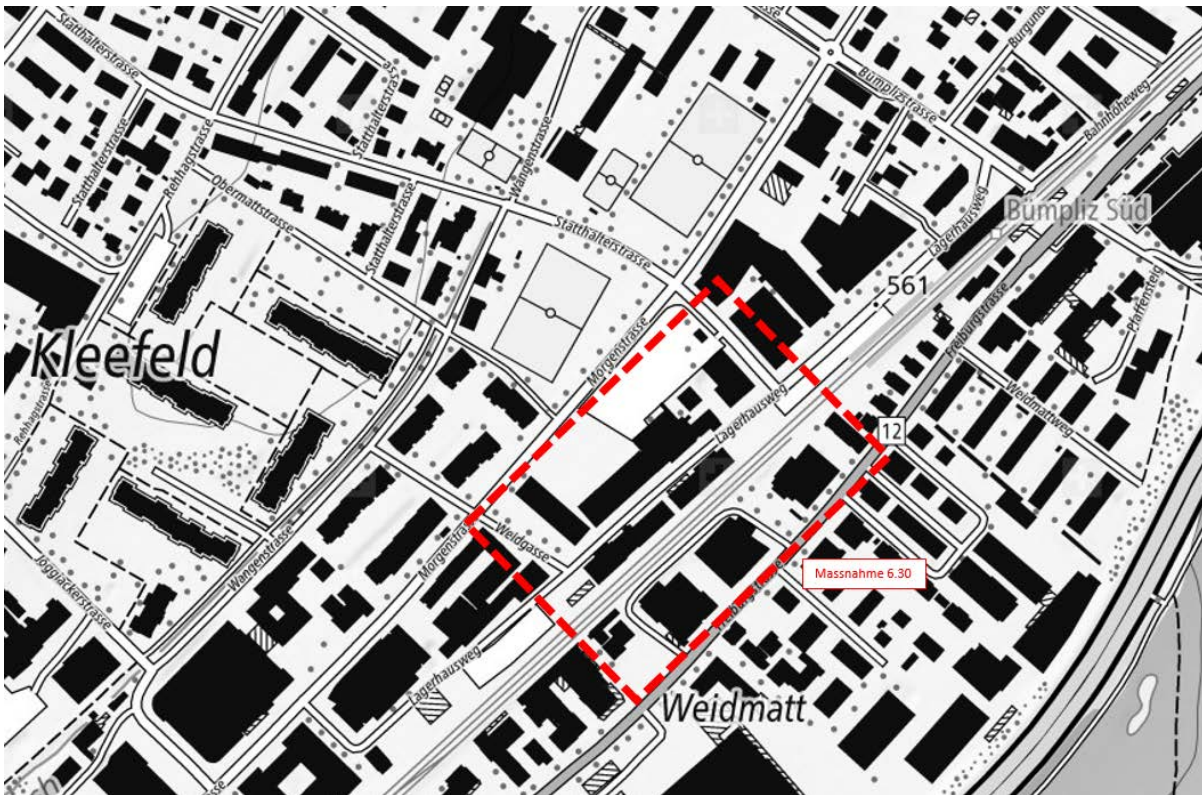
Quantitative Angaben, Dokumente

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020

Stadt Bern, Bern Bümpliz Süd, Fuss-/Veloverbindung Freiburgstrasse - Lagerhausweg/Wangenstrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.27	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Eine neue Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr (Massnahme 6.30 Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern) schliesst die Netzlücken und verbessert die Erschliessung des Gebietes südlich der SBB-Bahnlinie und des Chantiers «Korridor Freiburgstrasse» nach STEK 2016. Mit der Umstrukturierung des Chantiersgebietes entstehen beidseits der Gleiskörper pulsierende Wohn- und Arbeitsgebiete. Die Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Chantiersentwicklung.

Machbarkeit

Eine erste Prüfung zeigt, dass eine Unterführung grundsätzlich möglich ist. Innerhalb des eingezeichneten Perimeters liegen fünf Varianten vor. Geplant ist eine Unterführung von 6.0-6.5 m Breite, 3.0-3.5 m Höhe mit je 4.0 m breiten Rampen, welche max. ein Gefälle von 6 % aufweisen sowie Treppen. Damit wird ein sicheres Zirkulieren des Fuss- und Veloverkehrs gewährleistet.

Zweckmässigkeit

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild des STEK 2016 und der Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr dazu bei, dass attraktive Fusswegverbindungen und Umsteigebeziehungen realisiert werden dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert wird.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:
Durch die Fuss- und Velounterführung wird eine direkte Anbindung der Arbeitsgebiete an die S-Bahnstation sichergestellt. Die Stadtquartiere werden miteinander verbunden. Zur Velohaupttroute Bern – Niederwangen wird mit der Unterführung eine Verbindung geschaffen.

Planungsstand

2

 Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2028	31.12.2031
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Bern	SBB; TBA-OIK II
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
11.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40 % der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Vororientierung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Bern Bümpliz Süd, Abstellanlagen SBB
- Chantierentwicklung Korridor Freiburgstrasse

Umweltverträglichkeit

–

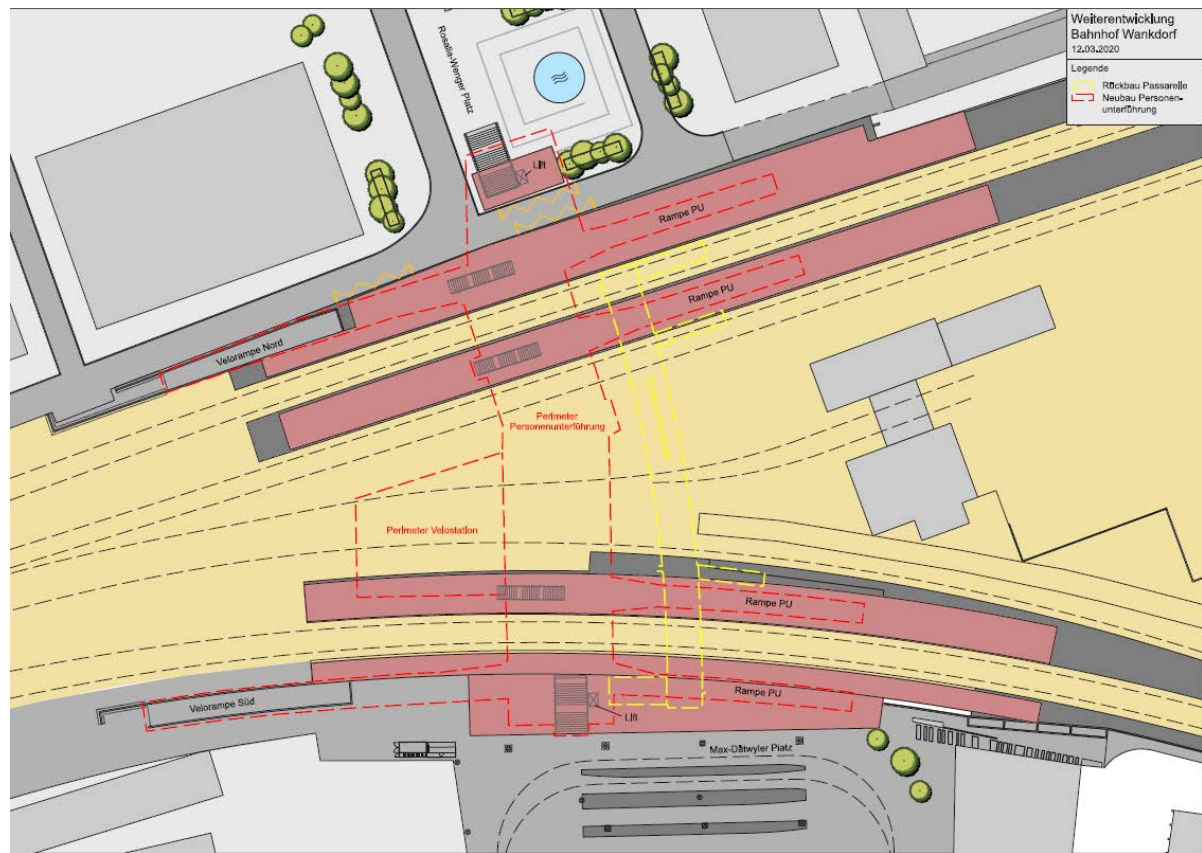
Quantitative Angaben, Dokumente

- Quartierplan Stadtteil VI, 2005, Stadt Bern
 - Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
 - Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern, 2020, Massnahme 6.30
 - Studie Werkplatz Bern, 2020, Wirtschaftsamt
 - Präsentation SBB Abstellanlagen Bümpliz Süd
 - Geotechnische Berichte Abstellanlagen
-

Stadt Bern, Personenunterführung Wankdorf – Veloverbindung und Velostation

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.28	–	4. Generation	C-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	0351.3.044 / 0351.2.090	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Beim Bahnhof Wankdorf steigen heute täglich rund 10'000 Personen ein und aus. Die SBB geht davon aus, dass der Bahnhof voraussichtlich bis 2028 seine Kapazitätsgrenze erreichen wird und dass die Anzahl der ein- und aussteigenden Personen bis 2040 um 80 bis 100 Prozent zunehmen wird.

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Aus diesem Grund plant sie die Weiterentwicklung des Bahnhofs. Diese umfasst auch den Ersatz der sanierungsbedürftigen Passerelle durch eine Personenunterführung.
Mit der Personenunterführung des Bahnhofs kann die bestehende Lücke im Velohaupttroutennetz zwischen Ittigen und Bern geschlossen werden. Aus diesem Grund soll die Unterführung Wankdorf velogängig (fahrbar) ausgestaltet und mit einer Velostation mit ca. 500 Abstellplätzen ergänzt werden.

An die Realisierung der Veloquerung wurden mit dem AP 3 (ÖV-Reg-4, 0351.3.044) und für die Realisierung der Velostation mit den AP 2 (V-KM 2.1a, 0351.2.090) Beiträge an die Kosten von insgesamt 10,6 Mio Franken zugesichert. Auf der Grundlage des Auflageprojekts der SBB für die Bahnhofentwicklung werden die Kosten neu auf 40,3 Mio. veranschlagt. Neu ist zudem, dass das Vorhaben erst umgesetzt werden kann, wenn andere, übergeordnete Ausbauten der Bahnhofinfrastruktur im Knoten Bern abgeschlossen sind. Eine Inbetriebnahme des erweiterten Bahnhofs ist aus heutiger Sicht erst auf 2035 möglich.

Angesichts der veränderten Kosten- und Termsituation werden die Veloverbindung und die Velostation mit dem AP 4 neu angemeldet.

Machbarkeit

Die SBB hat ein Auflageprojekt erarbeitet (Stand 11. November 2019). Die Machbarkeit ist damit nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien dazu bei:

- die multimodale Mobilität zu fördern.
- in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).
- dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutrale bewältigt werden kann.

Der Handlungsbedarf zur Schliessung der Lücke im Velohaupttroutennetz und zum Ausbau des Bike+Ride-Angebots beim Bahnhof. Die Veloverbindung beim Bahnhof Wankdorf bildet eine sichere Alternative/Ergänzung zur für den Veloverkehr unattraktiven Verbindung im Bereich Wankdorfplatz und Autobahnanschluss. In Kombination mit der Velostation bildet sie zudem einen idealen Umsteigepunkt zwischen den Velo- und Bahnverkehr.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Mit der Massnahme wird die Erschliessung und Durchlässigkeit des Bahnhofs Wankdorf für den Fuss- und Veloverkehr deutlich aufgewertet und das Fuss- und Velonetz in der Agglomeration weiter verdichtet.

Veloverbindung und Velostation tragen zur Förderung des Gemeindegrenzen überschreitenden Veloverkehrs, zu umweltfreundlichen Mobilitätsketten und zur umweltfreundlichen Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Wankdorf bei.

Planungsstand

2

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2032

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2035

Federführung

Stadt Bern (Bestellerin)

Weitere Beteiligte

SBB Infrastruktur (Erstellerin)

Kosten (Mio. CHF)

40.3

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen
gemäss Art. 62 SG

Davon

- Veloquerung (Rampen und Verbreiterung
Unterführung: 34.2 Mio.
- Velostation: 6.1 Mio.

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %

- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte

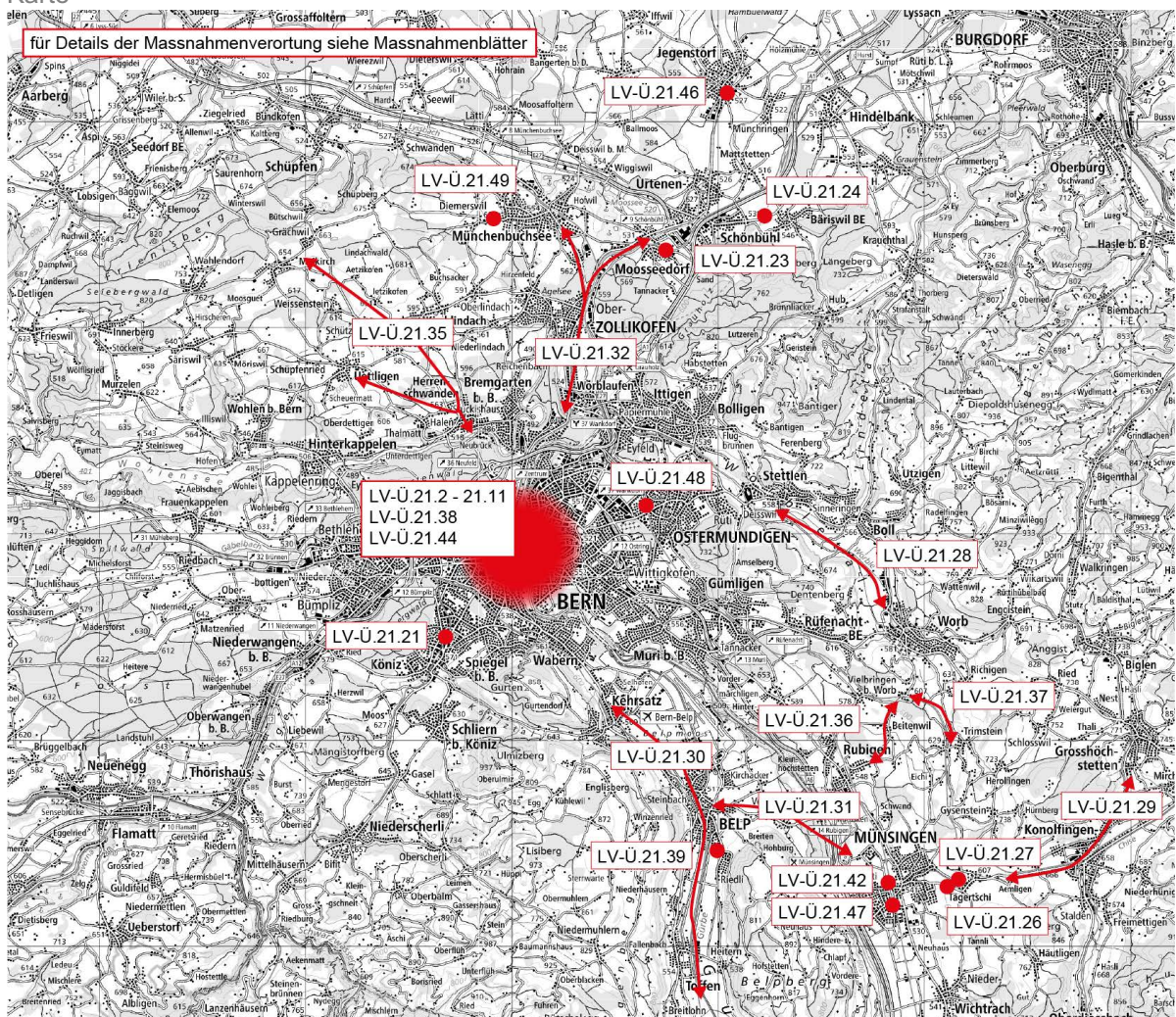
Quantitative Angaben, Dokumente

- Richtplan Velo der Stadt Bern (November 2009)
 - Testplanung Bern Wankdorf, neue Querung und Perronzugänge (Bericht, SBB AG, September 2016) Auflageprojekt vom 11. November 2019
 - Kostenvoranschlag der SBB vom 29. Juni 2020
-

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, Agglomeration Bern, A-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.21	siehe Teilmassnahmen	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.		Kategorie	
siehe Teilmassnahmen		5 Langsamverkehr	5.2 Pauschale Langsamverkehr

Karte



Beschreibung

Das Massnahmenpaket beinhaltet Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr auf unterschiedlichen Flughöhen: Aufwertungs- und Sanierungsmassnahmen von Plätzen und Strassenräumen, Neukonzeptionen von Fuss- und Veloverbindungen, Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen. Sie alle stellen wichtige Bausteine für ein dichtes und attraktive Fuss- und Veloverkehrsnetz dar. Besondere Bedeutung auf allen Verbindungen wird der Durchgängigkeit, Sicherheit und Kohärenz zugemessen. Die Teilmassnahmen schliessen Lücken im Netz, ermöglichen zukünftig direkte, möglichst hindernisfreie Verbindungen und werten bestehende Routen mit Blick auf die Verkehrssicherheit und Komfort auf.

Zweckmässigkeit

Das Zielbild und die Teilstrategien fokussieren auf ein dichtes Netz für den Fuss- und Veloverkehr. Mit den Teilmassnahmen erfolgt die etappenweise Realisierung eines zusammenhängenden Netzes, welches Gemeinden, Sektoren und die Region untereinander verbindet sowie auch über die Agglomeration Bern hinaus geht und direkte Verbindungen zu den Nachbaragglomerationen ermöglicht. Insbesondere mit Blick auf die technische Entwicklung und steigenden Nutzerzahlen des E-Bikes werden Veloverbindungen mit grösserer Distanz zunehmend zur Alltagsroute.

Die Massnahmen tragen des Weiteren – entsprechend der Vision der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 und den Teilstrategien des RGSK – dazu bei, dass:

- eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität für alle besteht.
- das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert werden.
- der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann.
- in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).

Wo dies zweckmässig und machbar ist, wird die Machbarkeit der Velovorrangrouten gemäss kantonaalem Sachplan Veloverkehr 2020 geprüft.

Die Massnahmen im A-Horizont stehen in einem direkten Zusammenhang mit den B- und C-Massnahmen (BM.LV-Ü.22 und BM-LV-Ü.23).

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Die Massnahmen bewirken eine starke Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr, indem ein dichtes, sicheres und zusammenhängendes Netz geschaffen wird. Die Teilmassnahmen sind Bestandteil eines attraktiven regionalen und überregionalen Veloverkehrsnetzes, welches die Basis bildet für eine Veränderung des Modal Split zugunsten einer MIV-armen und siedlungsverträglichen Mobilität.

Gesamtkosten (Mio. CHF)

53.25

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

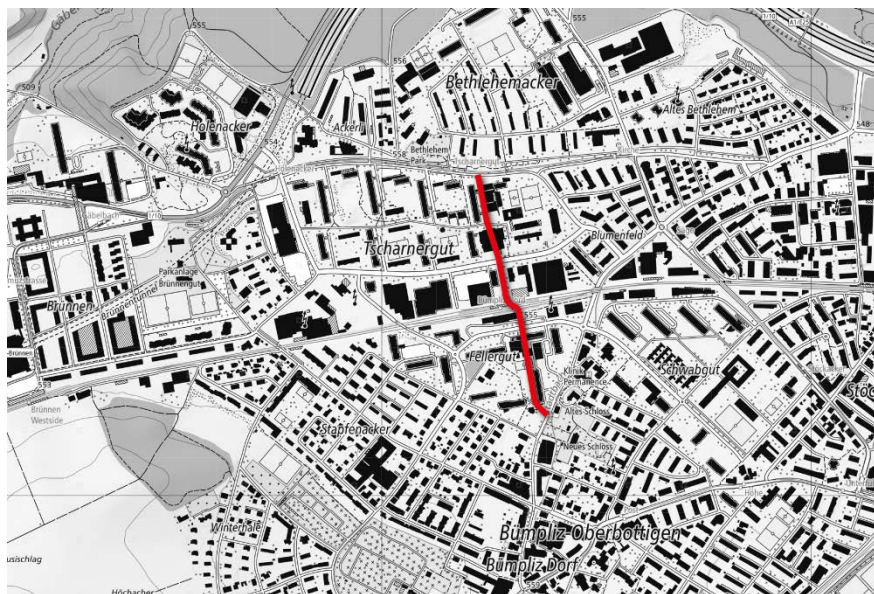
Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40 % der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Quantitative Angaben, Dokumente (u. a.)

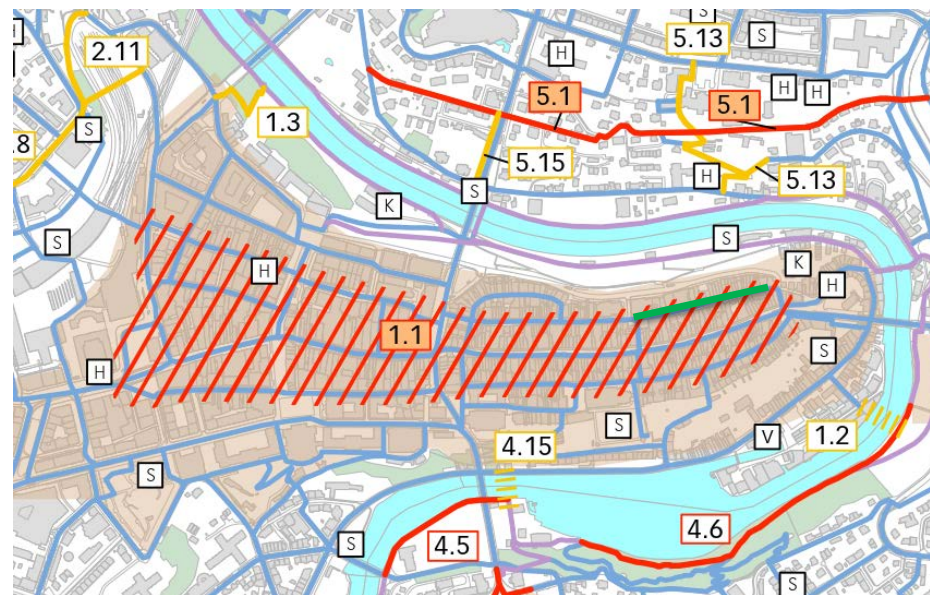
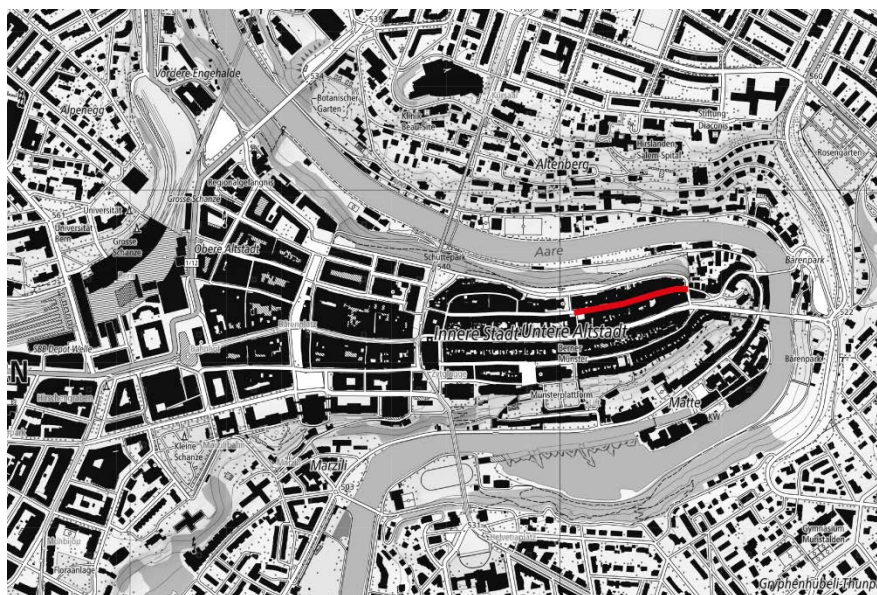
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020
 - Planungsstudien Linienführung Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland, 2020
 - Planungsstudie Alltags und Freizeitveloroute Worblental, RKBM 2018
 - Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020
 - Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020
 - Regionale Velonetzplanung, inkl. Schwachstellenanalyse, RKBM 2014
-

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.21.2	–	–	–	Stadt Bern, Attraktivierung der Fusswegverbindung Fellergut–Station Bümpliz Nord–Fellerstrasse–Tschärnergut				
Kurzbeschreibung	<p>Die Massnahme stellt die Schlüsselmasnahme 6.2 aus dem Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern dar und trägt zur Attraktivierung und Stärkung der Nord-Süd-Fusswegverbindung Bümpliz bei.</p> <p>Die unattraktive Verbindung zwischen Bahnhof Bümpliz Nord und Fellerstrasse soll von einer «Bahnhofhinterseite» zu einem attraktiven Ankunftsort beidseits der Bahn mit Plätzen und hindernisfreiem Zugang zur Bahnstation entwickelt werden. Mit der angrenzenden Chantierentwicklung steigt die Bedeutung der Wegverbindungen und des attraktiven Bahnhofzugangs wesentlich.</p> <p>Koordination mit "Stadt Bern, S-Bahnstation Bümpliz Nord, Verbreiterung und Aufwertung Bahnunterführung" (BM.LV-Ü.6).</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	BLS; betroffene TU	Festsetzung	–	Längsführung LV (500 CHF/m2)	2'400 m2 (600 m)	1.2	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



Auszug Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020; Massnahme 6.2

4. Generation		A-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.21.3	–	–	–	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Postgasse						
Kurzbeschreibung	Eine fussgängerfreundliche Innenstadt verlangt eine bessere Verteilung der Fussgängerströme und eine erhöhte Aufenthaltsqualität in den Gassen und Plätzen. Hierzu werden Begegnungsorte mit attraktiver Gestaltung, Sitzgelegenheiten, angenehmer Beleuchtung und guter Orientierung geschaffen. Die Umgestaltung der Postgasse ist Teil der Schlüsselmassnahme 1.1. des Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern «Fussgängerfreundliche Innenstadt».									
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	–	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (670 CHF/m2)	3'000 m2 (300 m)	2.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		



Auszug Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020; Massnahme 1.1 (grüne Linie: Postgasse)

4. Generation					A-Horizont			
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.21.4	-	-	-	Stadt Bern, Sanierung Effingerstrasse mit Umbau Haltestelle Kocherpark				

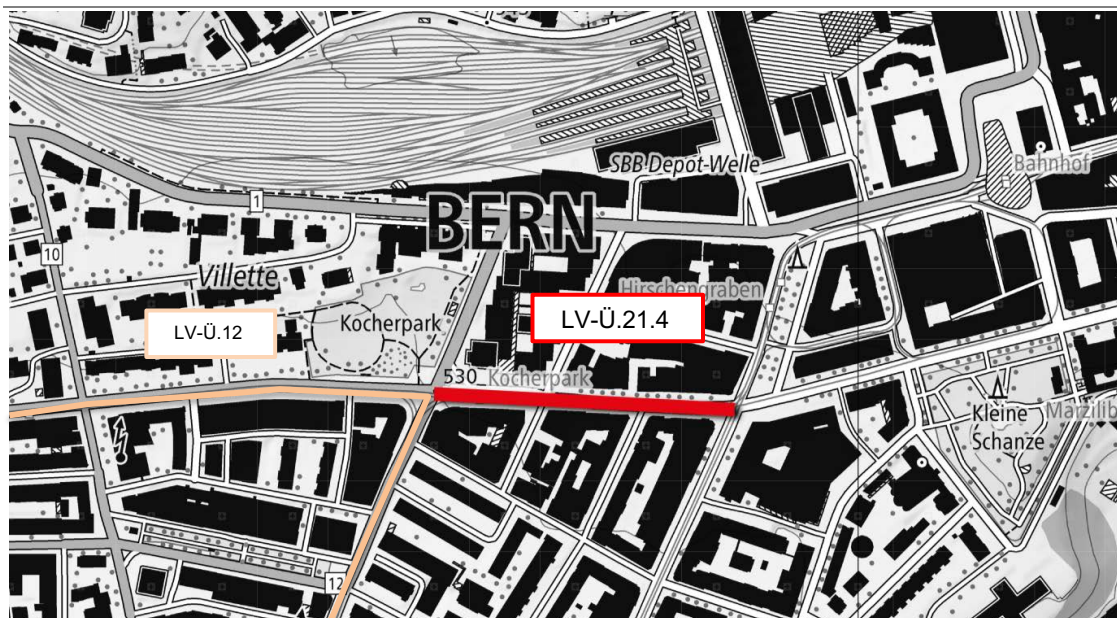
Kurzbeschreibung

Die Effingerstrasse ist eine wichtige Verbindungsstrasse zwischen Stadtzentrum und den Norden und Westen von Bern und weist einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von rund 8'000 Mfz/d auf. Auf der ganzen Länge verkehren die Tramlinien 3, 6, 7 und 8, sowie die Buslinie 17. Weiter ist die Achse im Veloroutenetzplan des Masterplans Veloinfrastruktur als Velohauptroute klassifiziert.

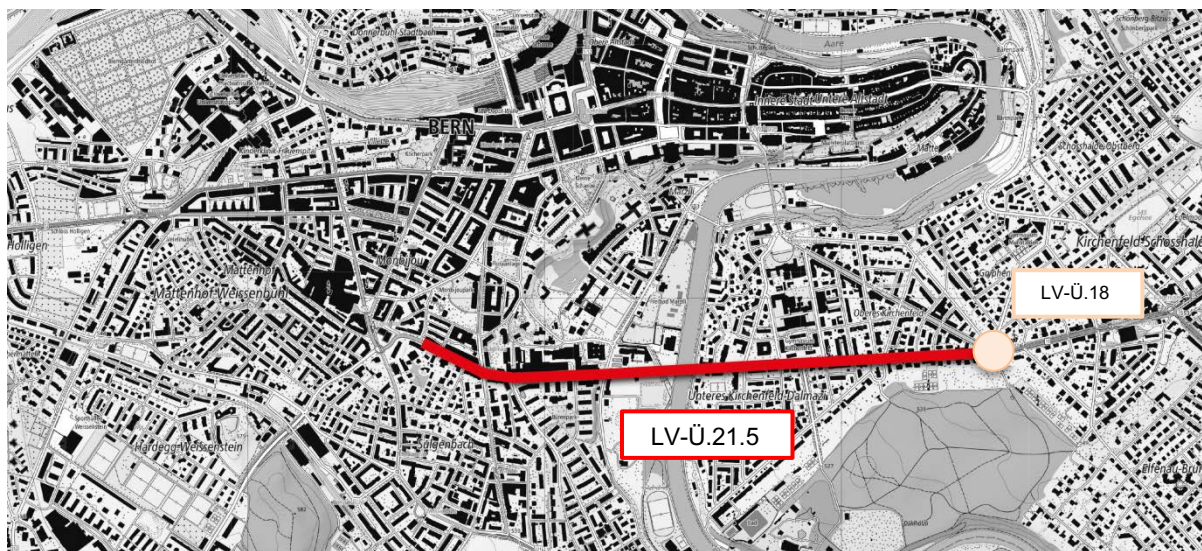
Die Gleisanlage von Bernmobil wird in den Jahren 2020 - 2025 im Perimeter Effinger- / Belpstrasse das endgültige Ende ihrer Lebensdauer erreichen. Sie weist bereits heute marode Stellen auf, was mit dem Risiko eines Ausfalls der Linien 3, 6, 7, 8 und einer sofortigen Notfallsanierung verbunden ist. Vor diesem Hintergrund und im Wissen der örtlichen Veloproblematik sowie dem Bedarf zur Aufwertung der Haltestellen, muss der Abschnitt der Effingerstrasse vom Knoten Hirschengraben bis und mit Knoten Belpstrasse (inkl. Teile der Seilerstrasse) dringend saniert werden. Ziele der Massnahme: Verbesserungen für den Veloverkehr (Velohauptroute): Haltestellen-Umfahrung stadteinwärts, beidseitiger Velostreifen auf der ganzen Strecke geplant; Optimierung Knoten Effinger-/Belpstrasse; Sicherheit Fussverkehr erhöhen (USP Haltestelle Kocherpark); Behindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Raums; Verbesserungen ÖV: Behindertengerechte Haltestelle Kocherpark, zwei neue Wartehallen; Sanierung der Gleisanlagen und Sanierung der Werkleitungen.

Die Massnahme ist koordiniert mit der Massnahme Effingerstrasse (BM.LV-Ü.12, B-Horizont).

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	Betroffene TU; ewb	Festsetzung	-	Längsführung LV (1'615 CHF/m2)	2'600 m2 (260 m)	4.2	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.21.5	–	–	–	Stadt Bern, BGK Eigerstrasse–Kirchenfeldstrasse				
Kurzbeschreibung	<p>Die Verbindung Eigerstrasse-Kirchenfeldstrasse, via Monbijoubrücke, stellt eine wichtige Direktverbindung für den Fuss- und Veloverkehr dar. Das Projekt wird im Bereich Eigerstrasse–Monbijoubrücke primär durch die Werterhaltung ausgelöst, im Bereich Kirchenfeldstrasse durch den Bedarf, der sich vor allem aus den Projekten Thunstrasse/ Ostring und Velohauptroute sowie aus den diversen LSA-Sanierungsprojekten ergibt. Die Umsetzung erfolgt in mehreren Etappen. Ziele der Massnahme: Optimierung der Strassenräume für alle Verkehrsteilnehmenden, gestalterische Aufwertung der Strassenräume, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Reduktion der Trennwirkung; Behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Raums inkl. der Bushaltestellen Sulgenau, Mon-bijoubrücke, Aegertenstrasse und Thunplatz (Linie 28); Verbesserungen für den Veloverkehr (Velohauptroute): beidseitiger Velostreifen/Veloweg von 2.50m Breite ist auf der ganzen Strecke anzustreben ; Optimierung Knoten Monbijou-/Eigerstrasse; Verkehrsmanagement, ÖV-Bevorzugung; Trottoirs verbreitern, Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr verbessern; Temporeduktion (Tempo 30). Die Massnahme ist koordiniert mit der Aufwertungsmassnahme Thunplatz (BM.LV-Ü.18, B-Horizont).</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (2'630 CHF/m)	1'900 m	5.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.21.6	–	–	–	Stadt Bern, Stauffacherstrasse, Abschnitt Neuenschwanderstrasse - Papiermühlestrasse				
Kurzbeschreibung	Im ESP Wankdorf besteht für den Veloverkehr keine gute und direkte Verbindung von der Papiermühlestrasse ins nordliegende Quartier Wankdorfcity. Da mit dem Gleisausbau keine Unterführung erstellt werden kann, soll die Sicherheit auf den bestehenden Verbindungen für den Veloverkehr und den Fussverkehr verbessert werden und das nordseitige Gebiet Wankdorfcity besser angeschlossen werden. Der Abschnitt Wylerbad bis WankdorfCity 1 ist Bestandteil der Massnahme BM.LV.Ü.22.8.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	–	Festsetzung	–	Längsführung LV (500 CHF/m)	400 m	0.2	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



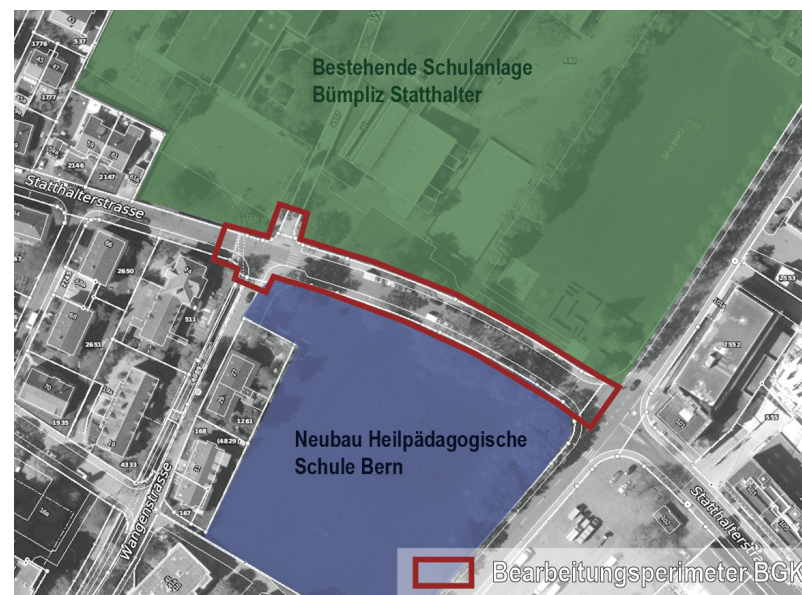
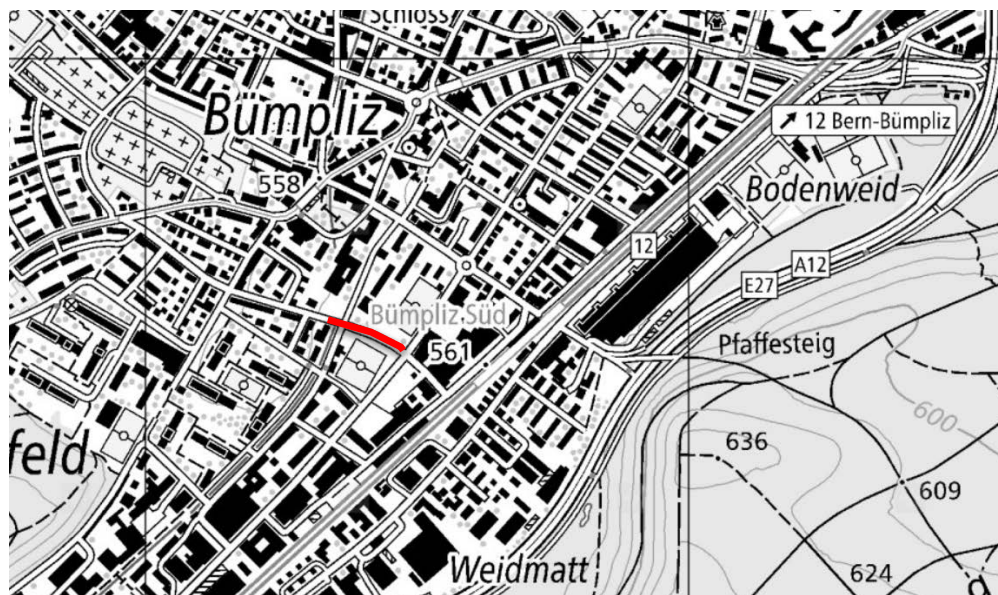
4. Generation					A-Horizont				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.LV-Ü.21.7	–	–	–	Stadt Bern, BGK Statthalterstrasse					

Kurzbeschreibung Im Rahmen des Projektwettbewerbs «Neubau Heilpädagogische Schule Bern» hat die Jury empfohlen, die Ausgestaltung der Statthalterstrasse in Abstimmung mit der Aussenraumgestaltung der zukünftigen Schule und der Regelschule auf der gegenüberliegenden Seite der Statthalterstrasse neu zu planen. Dies mit dem Ziel, die schulischen Nutzungen beidseits der Strasse noch stärker gestalterisch und nutzungsmässig zu verbinden und gefahrlose Querungen zu gewährleisten. Die Projektziele sind:

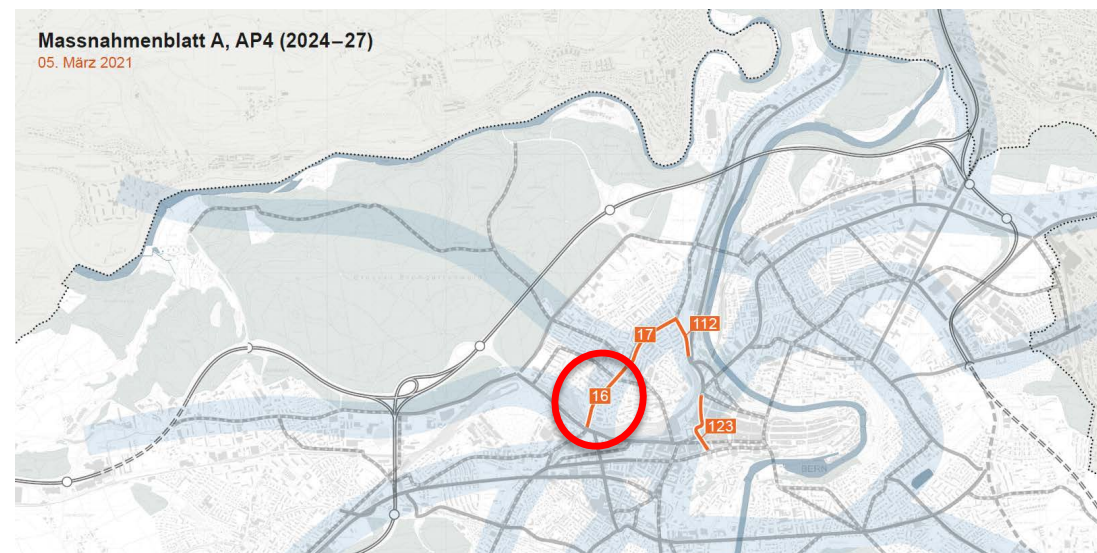
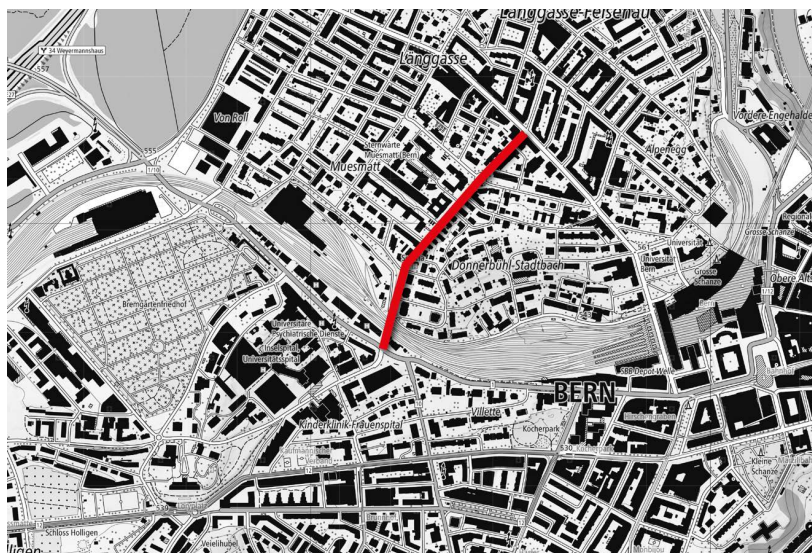
- Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für die Schulwegsicherheit
- Direkte und sichere Fussverbindungen zwischen der Heilpädagogischen Schule und den Schulen auf der anderen Seite der Statthalterstrasse (VS Bümpliz und VS Statthalter)
- Aufwertung des Strassenraumes
- Erarbeitung von stadtklimatischen Massnahmen

Die Machbarkeit wurde im Jahr 2020 in einer Vorstudie nachgewiesen.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	–	Festsetzung	–	Längsführung LV (530 CHF/m2)	1'500 m2 (150 m)	0.8	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

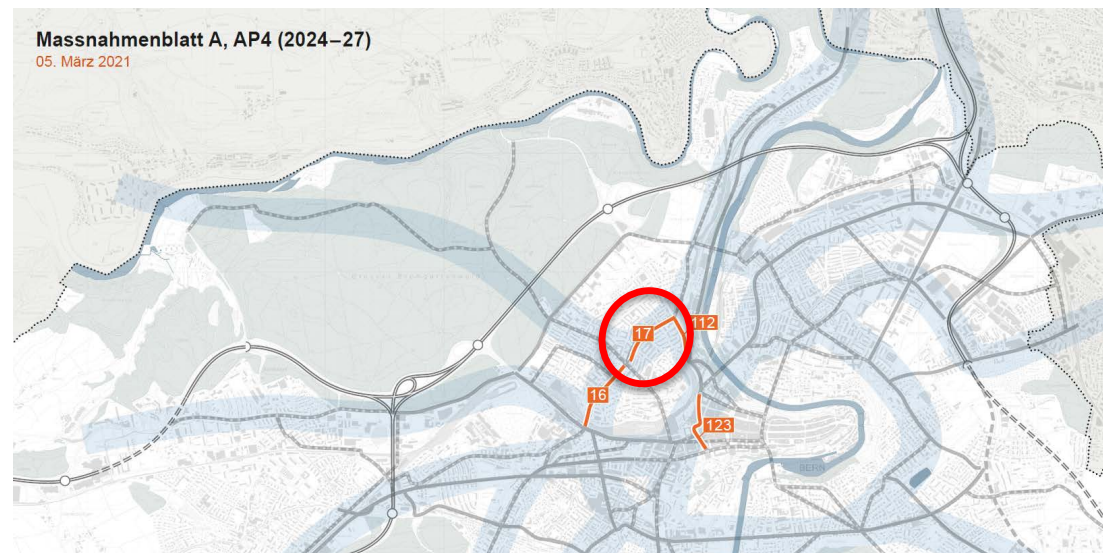
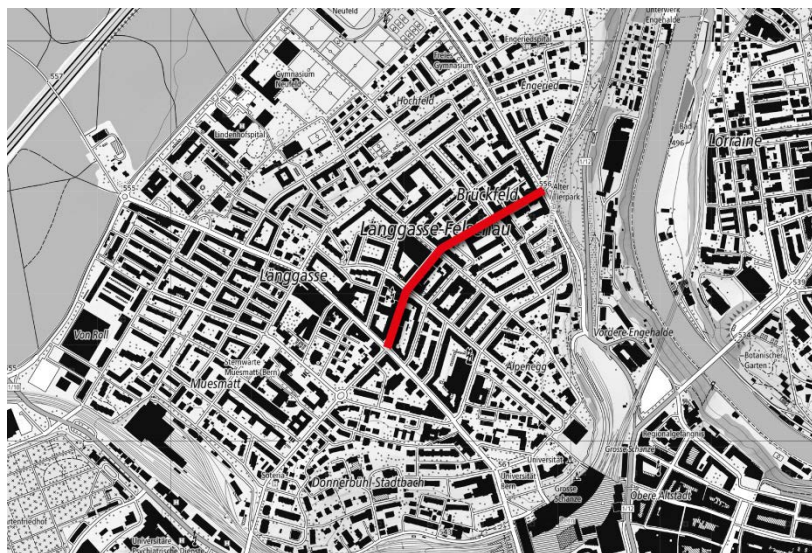


4. Generation		A-Horizont							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.LV-Ü.21.8	LV-W-1-k-b	–	0351.3.106	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 16 Bühlstrosse: Fahrradstrasse					
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme (ohne umfassende Massnahme Teil Brücke) auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden. Die Massnahme trägt zur Verträglichkeit zwischen allen Verkehrsteilnehmenden bei und kann zur Entschärfung des Unfallschwerpunkt 1065 (Bern, Bühlstrosse - Stadtbachstrasse) beitragen. Umfassende Massnahmen Brücke betrifft BM.LV-Ü.22.11)								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz	
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (150 CHF/m)	670 m	0.1	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG	



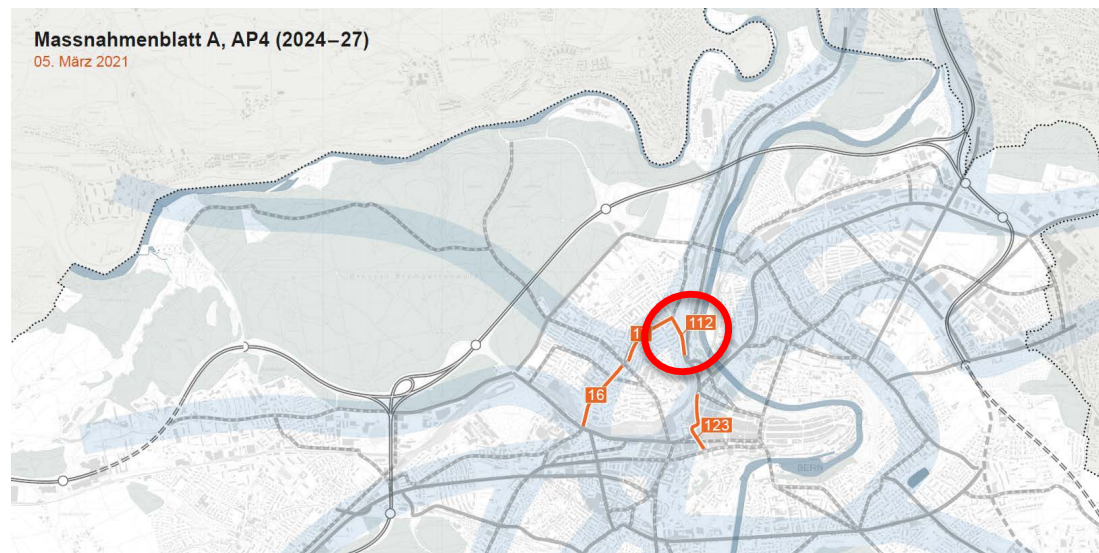
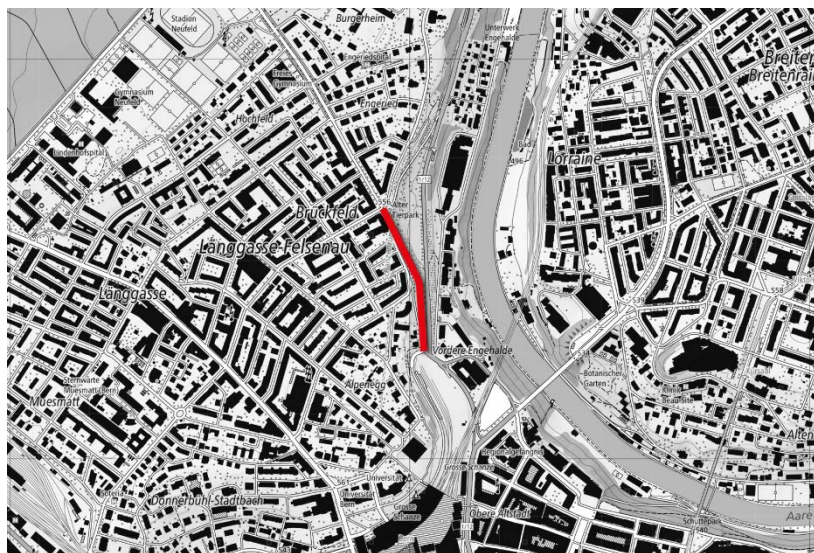
Übersicht A-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.21.9	LV-W-1-k-b	–	0351.3.106	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 17 Mittelstrasse; Teil Begegnungszone				
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (175 CHF/m)	570 m	0.1	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



Übersicht A-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		A-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.21.10	LV-W-1-k-b	–	0351.3.106	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 112 Neubrückstrasse bis Bierhübeli						
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf dem Velo-Korridor Tiefenau–Zollikofen trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden.									
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (1'250 CHF/m)	400 m	0.5	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		

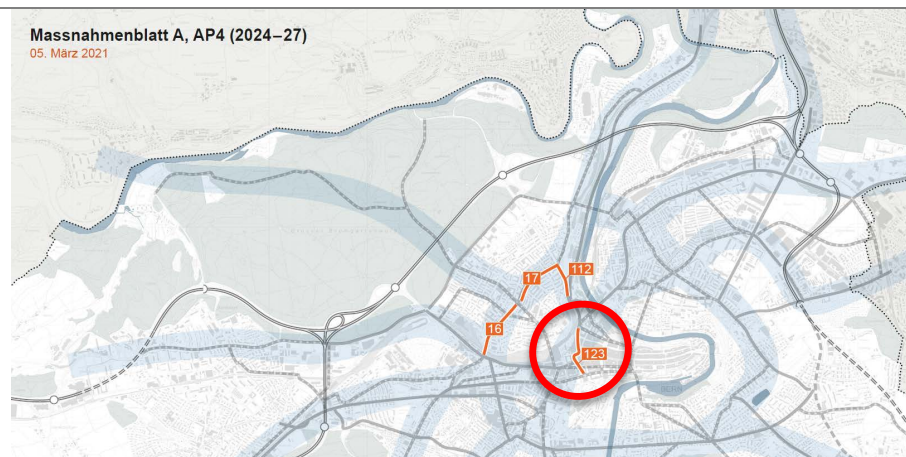
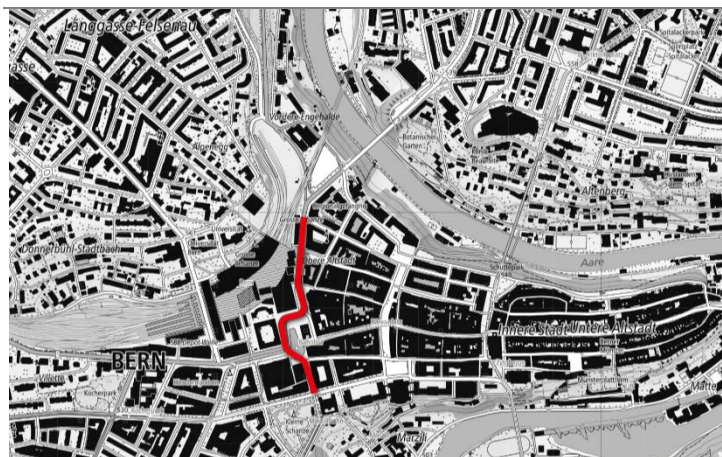


Übersicht A-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation				
A-Horizont				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.21.11	Teil von LV-W-1-k-b	–	0351.3.106	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 123 Querung Schauplatzgasse–Bahnhofplatz, Raum Bahnhofplatz – Bollwerk

Kurzbeschreibung Es soll ein Netz von durchgängigen, schnellen, direkten und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden. Im Bereich Bahnhofplatz fehlen heute insbesondere in Nord-Süd-Richtung durchgängige Verbindungen zwischen Bollwerk (Bubenbergplatz und Schauplatzgasse/Bundesgasse, womit wesentliche Verbindungen innerhalb der Stadt nicht fahrbar sind respektive zu Sicherheits- und Attraktivitätsdefiziten für den Veloverkehr sowie für andere Verkehrsmittel führen. Zwischen Bubenbergplatz und Bollwerk ist der vorliegende Standard für die stetig zunehmende Velonachfrage nicht mehr ausreichend. Die Massnahmen bezweckt, diese Netzlücken zu schliessen und zwischen Bubenbergplatz, Schauplatzgasse, Bahnhofplatz und Bollwerk durchgängige, sichere und attraktive Verbindungen in alle Richtungen zu erstellen. Die Massnahme ist geeignet, wesentlich zum Umstiegspotenzial auf den Veloverkehr beizutragen. Diese Massnahme, im Verknüpfungspunkt verschiedener Velohaupttrouten, trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Die Massnahme trägt entsprechend dem Handlungsbedarf im Fokusräumen Bahnhof Bern dazu bei, dass dieser seine Funktion als Zentrum mit erhöhtem Ziel-, Quell- und Transitverkehr für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr erfüllen kann. Umfassende Massnahmen werden ab 2032 im Rahmen des BGK Bollwerk Umgestaltung (BM LV-Ü.17) ausgeführt (Stadt Bern, Vorstudie Bollwerk–Bahnhofplatz, 2020)

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	Bernmobil	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (1'330 CHF/m)	600 m	0.8	Velo- oder Hauptwander- route gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



Übersicht A-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.21.21	–	–	–	Köniz, Fuss-/Veloverbindung S-Bahnhaltestelle Köniz–Sägestrasse				
Kurzbeschreibung	Die Fuss- und Veloverkehrsverbindung von der S-Bahnstation Köniz zur Sägestrasse ist unattraktiv. Die Signalisation ist teilweise unklar und im südlichen Bereich der S-Bahnstation baulich nicht eingerichtet. Mit der Massnahme soll eine neue Fuss- und Veloverbindung geschaffen werden, welche eine direkte und attraktive Erschliessung des Bahnhofes Köniz ermöglicht.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	Gemeinde Köniz	–	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (4'000 CHF/m)	100 m	0.4	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.21.23	–	–	–	Moosseedorf, Fuss- und Veloverbindung Unterweg–Sandstrasse

Kurzbeschreibung

Moosseedorf ist wie kaum eine Gemeinde durch Immissionen betroffen; Autobahn A1, A6, Bernstrasse, Eisenbahnlinie SBB, RBS-Bahnlinie, Armeen Anlagen (Schliess- und Fluglärm), Industriegelände; mit vielen Arbeitsplätzen, Gasleitungen Gasverbund Mittelland. Der alte Dorfkern im Norden wird vom südlichen Teil durch die vom MIV stark befahrene Bernstrasse getrennt. Der südliche Teil wird zusätzlich durch die SBB-Bahnlinie durchquert. Hier gibt es eine Bahnunterführung einzig für Fahrzeuge sowie eine separate Fussgängerunterführung zum Lindenweg/Max Bill-Platz.

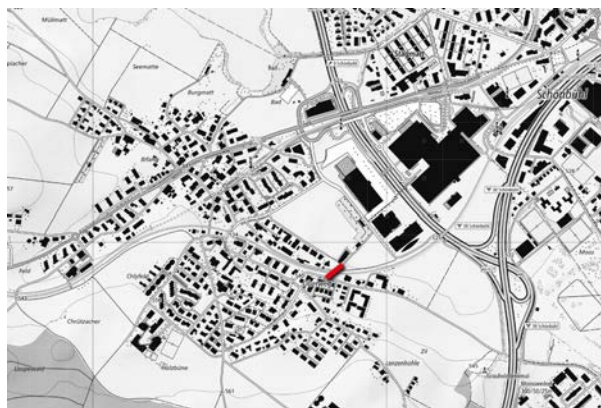
Im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision soll im Moosbühl eine verdichtete Überbauung von rund 21'500 m² entstehen. Angrenzend soll eine parkähnliche Grünzone von rund 18'500 m² realisiert werden. Dazu gehört auch eine Durchwegung Richtung Moosbühlkreuzung und Einkaufszentren. Aufgrund dieser Absicht hat der Gemeinderat eine Machbarkeitsstudie für eine Fuss-und Velowegunterführung in Auftrag gegeben.

Ziele der Unterführung sind:

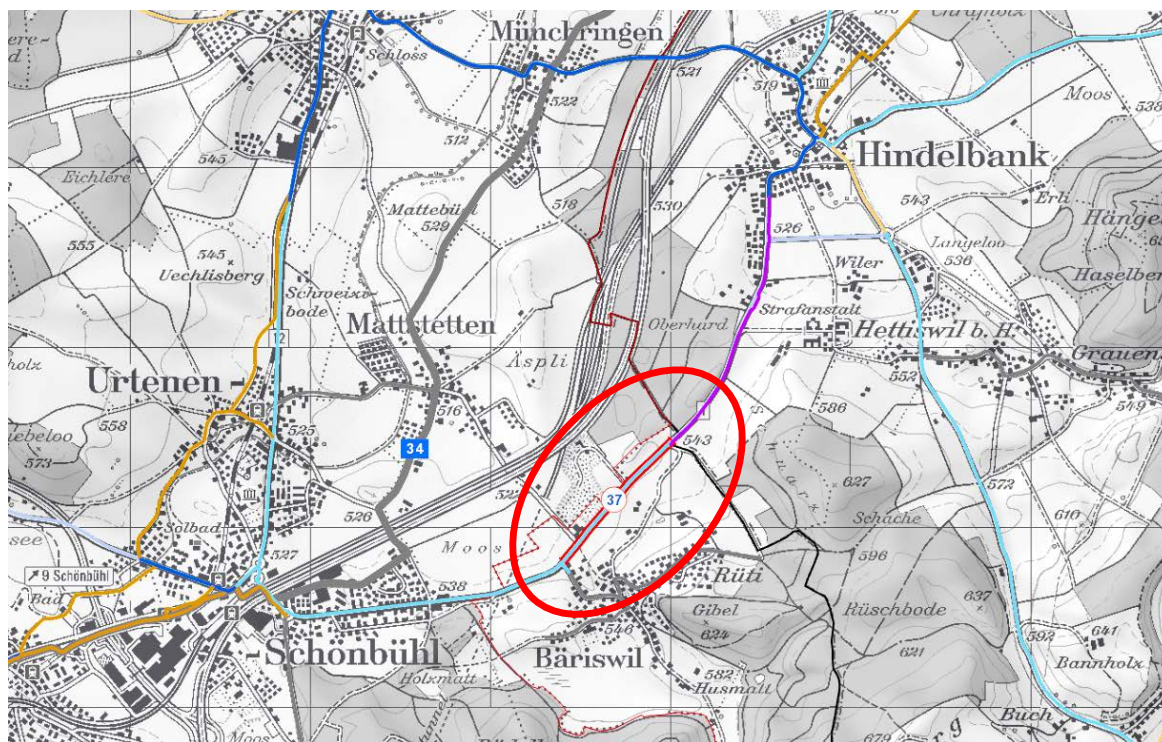
- Förderung Langsamverkehr innerhalb des Gemeindegebietes, Verbesserung des Wegnetzes unter den Quartieren, Beseitigung von Sicherheitslücken, Eindämmung interner MIV – zu Fuss oder mit dem Velo in andere Quartiere, Bahnstation und Einkaufszentren
- Erstellung Schulweg aus neuer Überbauung Moosbühl
- Funktion als regionale Drehscheibenfunktion übernehmen. Veloverkehr aus dem Raum Ittigen/Bolligen – Sand – Moosseedorf - Richtung Wiggiswil – Schüpfen
- Verbesserung Fuss-, Wander- oder Veloverkehr Querung Sand – Moossee

Es wurde ein Variantenstudium durchgeführt und eine Kostenschätzung für die Massnahme erarbeitet.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Moosseedorf	Gemeinde Moosseedorf	SBB	Festsetzung	–	Langsamverkehrsunterführungen (17'500 CHF/m2)	200 m2	3.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.21.24	Teil von LV-W-1-j	–	–	Bäriswil, Verlängerung Radweg				
Kurzbeschreibung	<p>Zwischen Urtenen-Schönbühl und Hindelbank besteht gemäss Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern eine physische Netzlücke (Nr. 37). Zur Erhöhung der Sicherheit für den Veloverkehr soll der Radweg verlängert werden.</p> <p>Massnahmen: Von Bäriswil bis Schönbühl besteht bereits beidseits ein Radstreifen. Richtung Hindelbank soll nun der Radweg verlängert werden (Kreuzung Dorf-/Bernstrasse bis Hindelbank). Ergänzt wird diese Massnahme mit dem Verkehrsmanagement Region Bern Nord des Kantons.</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Bäriswil	TBA-OIK IV	–	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (1'100 CHF /m)	900 m	1.0	–



4. Generation				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.21.26	Teil von LV-S-10	–	0351.3.085	Münsingen, Ortsdurchfahrt Tägertschi, Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr

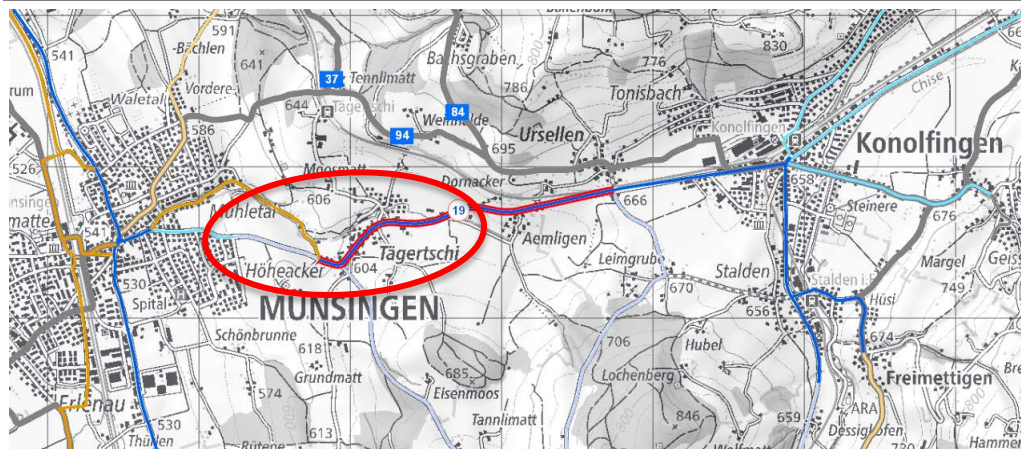
Kurzbeschreibung

Auf der Kantonsstrasse zwischen Münsingen (ab Ortsausgang) und Tägertschi, sind die Standards für "Velofahrende längs" nicht erfüllt. Entlang der Kantonsstrasse sind im Siedlungsbereich von Tägertschi Trottoirs nur stellenweise und häufig zu schmal vorhanden, zwischen Münsingen und Tägertschi fehlt das Trottoir komplett. Velostreifen oder Velowege fehlen auf genzer Länge komplett. Das Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse hat in den letzten Jahren stark zugenommen, Tendenz weiterhin steigend. Die Verbindung über die Mühletalstrasse nach Münsingen ist zudem ein wichtiger Schulweg. Auf der Kantonsstrasse, von der Mühletalstrasse her kommend Richtung Tägertschi, fehlt eine Abbiegehilfe.

Im Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern ist die Strecke von Münsingen bis Konolfingen Bestandteil der qualitativen Netzlücke (Nr. 19). Der Abschnitt im Ausserortsbereich Richtung Konolfingen wird über die Massnahme BM-LV-Ü.22.19 im B-Horizont abgedeckt. Für die Verbindung von Münsingen nach Tägertschi plant die Gemeinde eine Veloverbindung durchs Mühletal und nördlich um Tägertschi herum (siehe BM.LV-Ü.21.27).

Zugunsten des auf der Kantonsstrasse verbleibenden Veloverkehrs sollen punktuelle Massnahmen umgesetzt werden, auch eine Reduktion des Tempos ausserorts ist denkbar. Die vorliegende Kantonsmassnahme umfasst ausserdem die Erhöhung der Sicherheit bei der Einmündung der Mühletal- in die Tägertschistrasse und Massnahmen im Ortskern von Tägertschi. Entlang der Kantonsstrasse sind im Siedlungsbereich von Tägertschi Trottoirs nur stellenweise und häufig zu schmal vorhanden, Velostreifen fehlen. Das Verkehrsaufkommen hat in den letzten Jahren stark zugenommen, Tendenz weiterhin steigend. Mit Aufwertungsmassnahmen (z.B. Temporeduktion, farbliche Gestaltung, Strassenraumgestaltung, die den Verkehr abbremst) soll die Sicherheit auf diesem schmalen und viel befahrenen Strassenabschnitt für alle Verkehrsteilnehmenden insbesondere für Zufussgehende und Velofahrende verbessert werden, sowie eine siedlungsverträgliche Gestaltung erzielt werden. Dies führt zu einer Attraktivitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Münsingen	TBA-OIK II	Grundeigentümer; AWN; Bernmobil	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (1654 CHF/m)	1'300 m	0.85	–

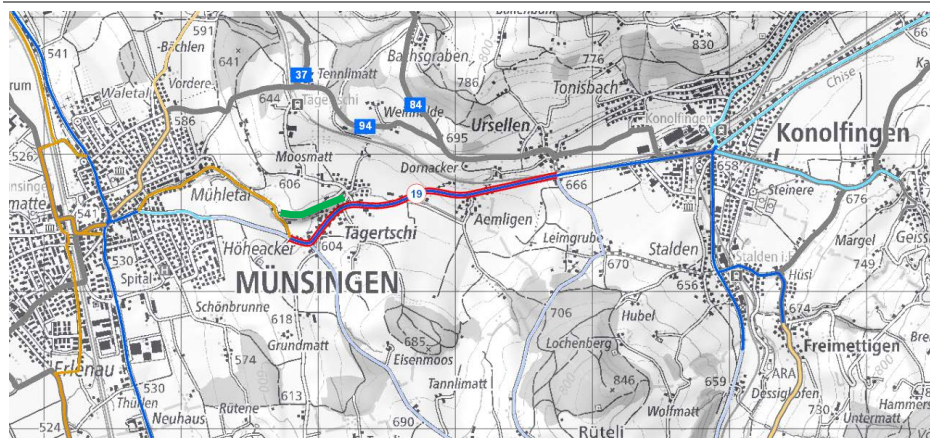


Auszug Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Qualitative Netzlücke 19 und Verortung Perimeter (roter Kreis)

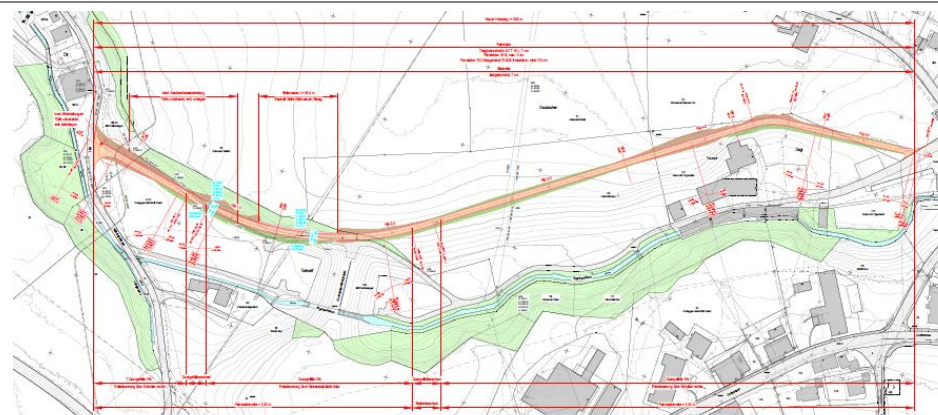
4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.21.27	–	–	–	Münsingen, Neue Veloverbindung Thalmatt Tägertschi

Kurzbeschreibung Die beiden Ortsteile Münsingen und Tägertschi sind über die Kantonsstrasse miteinander verbunden. Diese weist als wichtige MIV-Verbindungsachse einen hohen DTV auf sowie bestehen im Bereich der Ortsdurchfahrt Tägertschi Topographieunterschiede. Für ungeübte Velofahrende, Freizeitfahrende und insbesondere für die Schüler ist diese Verbindung unattraktiv. Erst ab dem Knoten Einmündung Mühletalstrasse besteht die Möglichkeit eine Verbindung über das Mühletal zu nutzen. Mit der Massnahme wird der Ortsteil Tägertschi für den Veloverkehr abseits der Kantonsstrasse erschlossen, indem zwischen Mühletalstrasse –Thalmatt – Bahnhofstrasse Tägertschi eine neue Alternative angeboten wird. Die Umsetzung ist – wo Schnittstellen bestehen – mit dem geplanten Wanderweg Talmatt zu koordinieren (Ergänzungsrouten, Planungsstand Zwischenergebnis).

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Münsingen	Gemeinde Münsingen	Grundeigentümer; AWN	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (2'000 CHF/m)	600 m	1.2	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



Positionierung neue Verbindung (grüne Linie) innerhalb des Velonetzes gemäss Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern

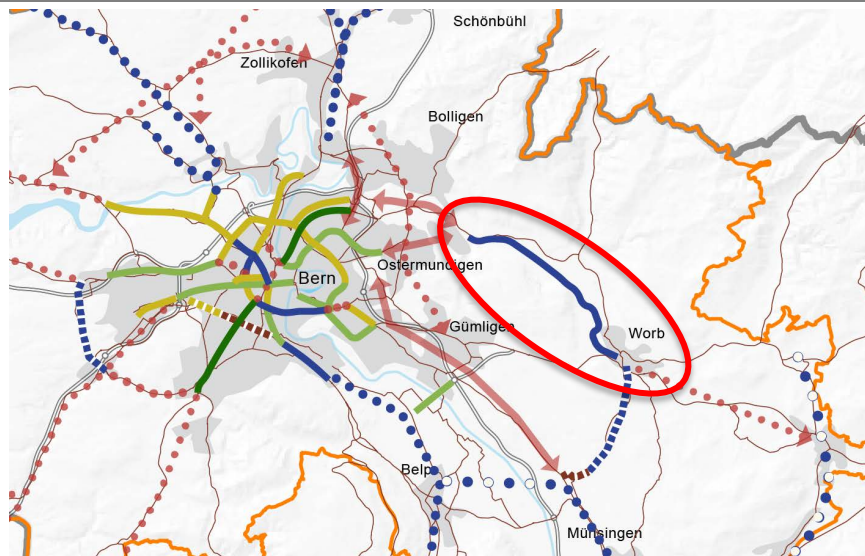


Linienführung Veloweg Thalmatt zwischen Mühletalstrasse und Stationsstrasse Tägertschi gemäss Vorprojekt 2020 Gemeinde Münsingen

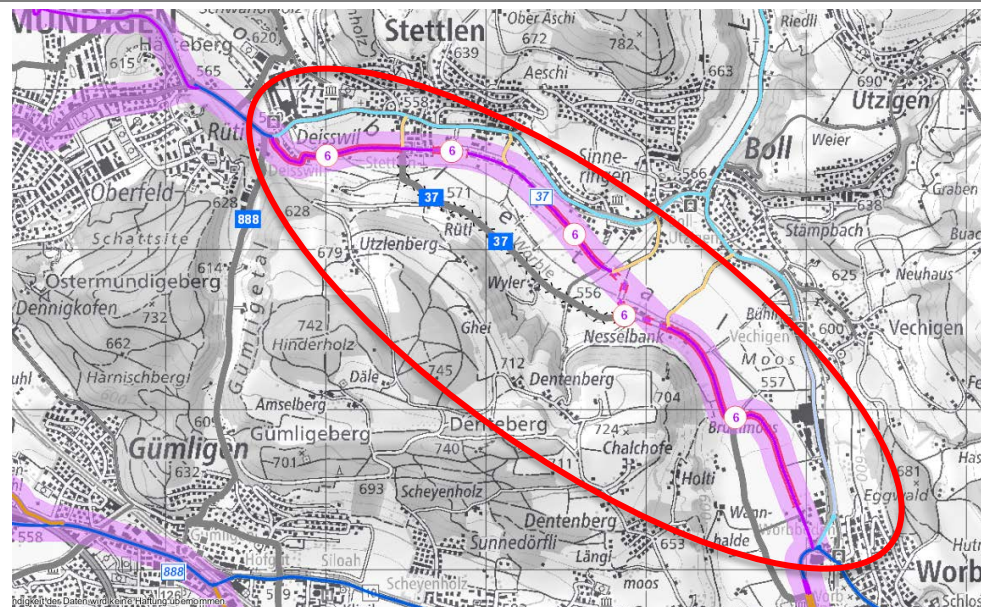
4. Generation		A-Horizont			
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel	
BM.LV-Ü.21.28	–	–	–	Umsetzung Velohauptroute Worb–Deisswil	

Kurzbeschreibung
 Die heutige Velohauptroute im Mischverkehr der Kantonsstrasse weist erhebliche Mängel und Schwachstellen auf. Diese sind als physische und qualitative Netzlücken 6.1 bis 6.5 im Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern festgehalten.
 Die neue attraktive und sichere Alltagsveloroute abseits der Kantonsstrasse erschliesst die Agglomeration radial und tangential und erleichtert die Bewältigung mittlerer bis längerer Distanzen zwischen Worb und Bern/Ostermündigen/Ittigen. Die Alltagsroute mit erhöhtem Standard entsteht zeit- und kosteneffizient auf weiten Strecken über den Ausbau bestehender Flur- und Güterwege. In der Planungsstudie Alltags- und Freizeitroute Worblental (2018, RKBM) wurde die Bestvariante zur Linienführung ermittelt.
 Die Umsetzungsmassnahme basiert auf der Planungs-Massnahme LV-W-1-e Velohauptroute Worb–Deisswil (0351.3.099) aus der 3. Generation des AP Bern. Die Massnahme ist koordiniert mit dem geplanten Doppelspurausbau Boll-Utzigen – Deisswil (BM.ÖV-Nat.7).

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Worb, Gemeinde Vechigen, Gemeinde Stettlen	TBA-OIK II	RBS	Festsetzung	–	Längsführung LV (700 CHF/m)	5'000 m	3.5	–



Auszug Karte Umsetzungshorizonte und verbleibender Handlungsbedarf Velohauptrouten



Auszug Sachplan Veloverkehr

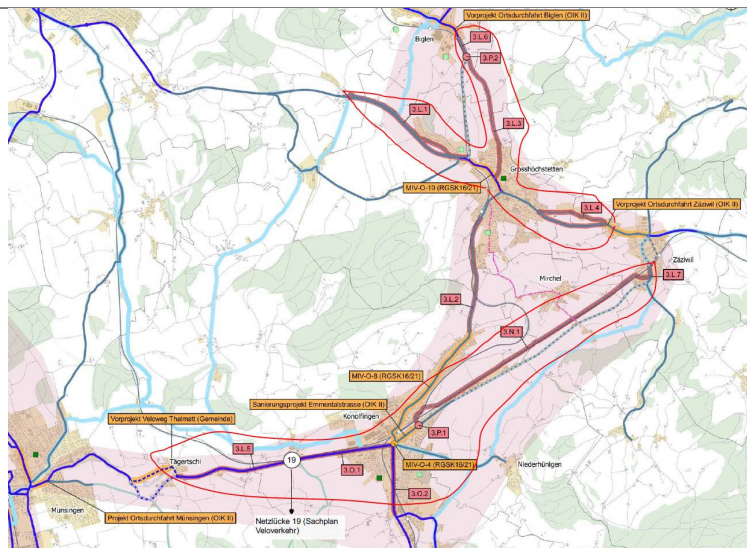
4. Generation					A-Horizont				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.LV-Ü.21.29	–	–	–	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Tägertschi-Konolfingen-Biglen-Zäziwil, Etappe 1					

Kurzbeschreibung Die Massnahme trägt zur Realisierung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr bei. Der Perimeter beinhaltet die qualitative Netzlücke 19 (Tägertschi–Konolfingen) aus dem Sachplan Veloverkehr Die Umsetzung findet etappiert statt. Für die Etappe 1 sind vor allem einfache Massnahmen und «quick wins» vorgesehen:

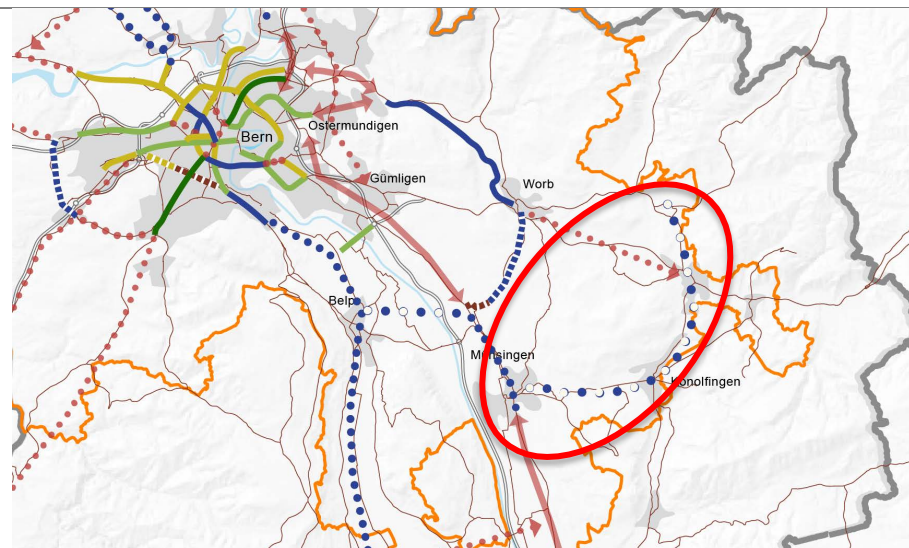
- Optimierung bestehende Strasse mit Markierung und Signalisation: Grosshöchstetten–Biglen (Haslistrasse)
- Ausbau schmales Trottoir zu Fuss-/Radweg teilweise mit Stützbauwerken: Grosshöchstetten–Biglen (Ortseingang Biglen)
- Umgestaltung Knoten Kantonsstrasse: Knoten Emmentalstrasse/Mooshausstrasse

Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung können sich die Projektelemente noch ändern, solange das Ziel des Velohaupttroutennetzes adäquat erreicht und die Qualität der Veloinfrastruktur aufgewertet wird. Gesamtkorridor: BM.LV-Ü.30 Velohaupttrouten Korridor Tägertschi-Konolfingen-Biglen-Zäziwil.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Grosshöchstetten, Biglen, Konolfingen, Mirchel, Zäziwil, Münsingen, Worb	Grosshöchstetten, Biglen, Konolfingen, Worb	Je nach Teilprojekt (Gemeinde/-n, TBA-OIK II, TBA-DLZ, TU)	Zwischenergebnis	Aufnahme in Sachplan Veloverkehr (SVV)	Längsführung LV (125 CHF/m)	5'600 m	0.7	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG (Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG)

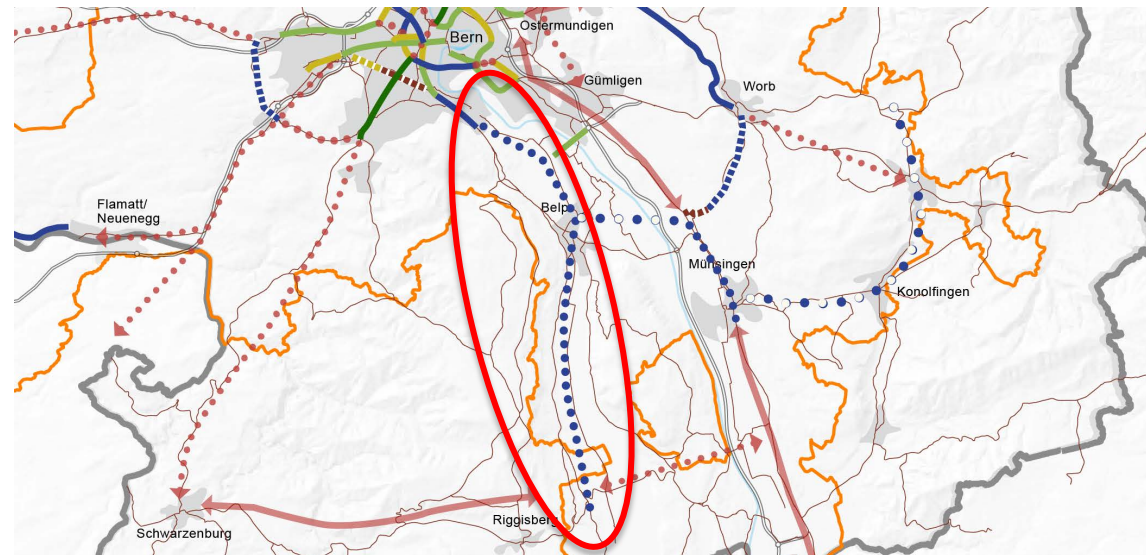
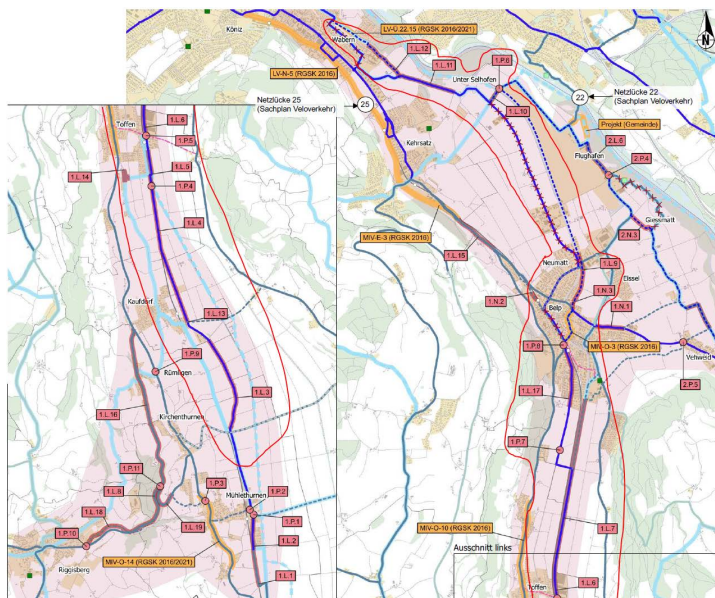


Karte Massnahmenkonzept (Stand April 2021); siehe auch BM.LV-Ü.30



Auszug Karte Umsetzungshorizonte und verbleibender Handlungsbedarf Velohaupttrouten

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.21.30	–	–	–	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Gürbetal, Etappe 1				
Kurzbeschreibung	<p>Die Massnahme trägt zur Realisierung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr bei. Die Umsetzung findet etappiert statt. Für die Etappe 1 sind vor allem einfache Massnahmen und «quick wins» vorgesehen, u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neubau Radweg auf bestehendem Feldweg: z.B. Stöckmatt–Toffen; Gürbestrasse Süd; Kaufdorf Bahnhof–Kanalweg - Optimierung bestehende Quartierstrassen / Knoten mit Markierung und kleinen baulichen Massnahmen: z.B. Gürbestrasse Nord; Knoten Belpberg-/Gürbestrasse - Ausbau Engstelle bei Gebäude, Verschieben Holzzaun und Baracke: Hornussergesellschaft Toffen - Erstellung einer Querungshilfe auf Kantonsstrasse innerorts: Schössliweg/Rubigenstrasse <p>Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung können sich die Projektelemente noch ändern, solange das Ziel des Velohaupttroutennetzes adäquat erreicht und die Qualität der Veloinfrastruktur aufgewertet wird. Gesamtkorridor: BM.LV-Ü.31 Velohaupttrouten Korridor Gürbetal</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Belp, Kaufdorf, Kehrsatz, Köniz, Toffen, Thurnen, Riggisberg	Belp, Kaufdorf, Kehrsatz, Toffen, Riggisberg	Je nach Teilprojekt (Gemeinde/-n, TBA-OIK II, TBA-DLZ, TU)	Zwischenergebnis	Aufnahme in Sachplan Veloverkehr (SVV)	Längsführung LV (325 CHF/m)	9'500 m	3.1	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG (Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG)



Auszug Karte Umsetzungs horizonte und verbleibender Handlungsbedarf Velohaupttrouten

Karte Massnahmenkonzept (Stand April 2021); siehe auch BM.LV-Ü.31

4. Generation A-Horizont

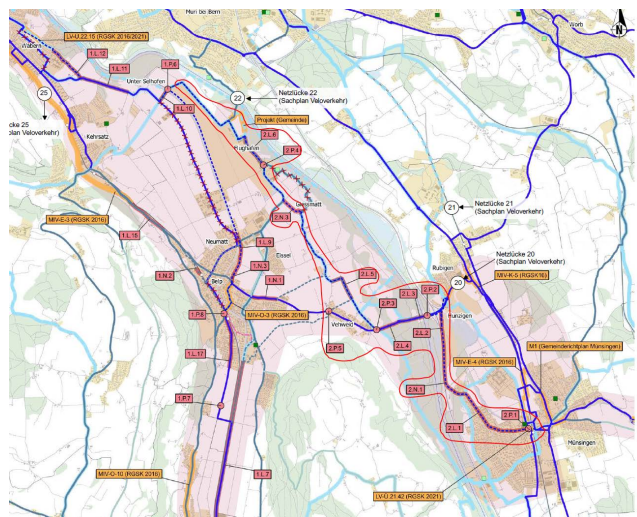
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.21.31	–	–	–	Umsetzung Tangentialverbindung Kehrsatz–Belp Zentrum / Belp Flughafen–Münsingen, Etappe 1

Kurzbeschreibung Die Massnahme trägt zur Realisierung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr bei. Der Perimeter beinhaltet die qualitative Netzlücke 20 (Rubigen, Aarebrücke - Knoten Thunstrasse) aus dem Sachplan Veloverkehr. Die Umsetzung findet etappiert statt. Für die Etappe 1 sind vor allem einfache Massnahmen und «quick wins» vorgesehen, u.a.

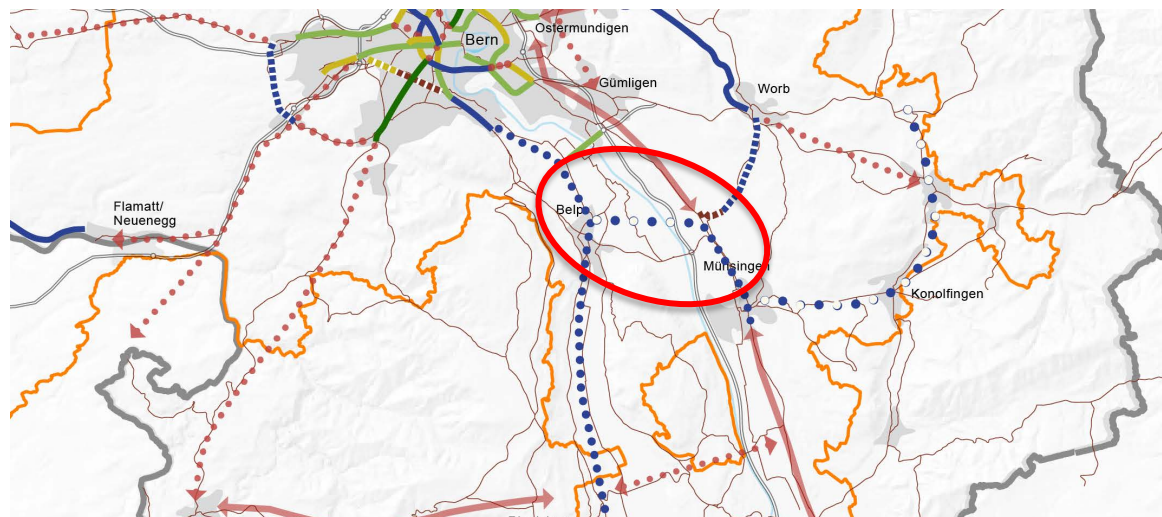
- Neubau Radweg auf bestehendem Feldweg: z.B. Weg entlang Autobahn A6, Rubigen; Giessmatt, Belp;
- Querschnitt auf bestehender Brücke neu aufteilen inkl. baulichen Massnahmen: Aarebrücke, Rubigen
- bestehende Querung über Kantonsstrasse mit Markierung und kleinen baulichen Massnahmen verbessern: Knoten Schwimmbad, Belp
- Erstellung Querungshilfe bei bestehender LSA Autobahnanschluss ausserorts: Querung Belpstrasse, Rubigen

Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung können sich die Projektelemente noch ändern, solange das Ziel des Velohaupttroutennetzes adäquat erreicht und die Qualität der Veloinfrastruktur aufgewertet wird. Gesamtkorridor: BM.LV-Ü.32 Tangentialverbindung Kehrsatz–Belp Zentrum / Belp Flughafen–Münsingen

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Belp, Münsingen, Rubigen, Kehrsatz	Belp, Münsingen, Rubigen, Kehrsatz	Je nach Teilprojekt (Gemeinde/-n, TBA-OIK II, TBA-DLZ, TU)	Zwischenergebnis	Aufnahme in Sachplan Veloverkehr (SVV)	Längsführung LV (192 CHF/m)	5'700 m	1.1	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG (Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG)



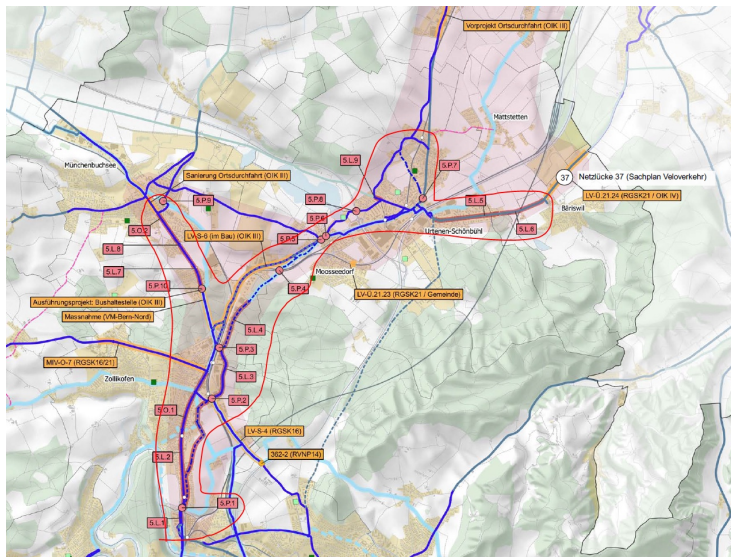
Karte Massnahmenkonzept (Stand April 2021); siehe auch BM.LV-Ü.32



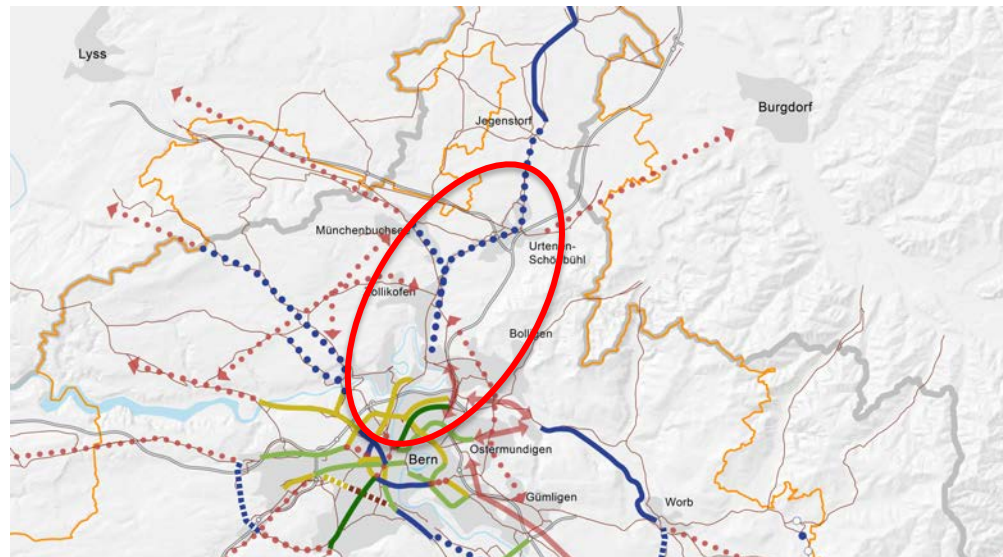
Auszug Karte Umsetzungshorizonte und verbleibender Handlungsbedarf Velohaupttrouten

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.21.32	–	–	–	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Raum Zollikofen, Etappe 1				
Kurzbeschreibung	<p>Die Massnahme trägt zur Realisierung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr bei. Die Umsetzung findet etappiert statt. Für die Etappe 1 sind vor allem einfache Massnahmen und «quick wins» vorgesehen, u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimierung bestehende Gemeinde-/Kantonsstrassen mit Markierung und kleinen baulichen Massnahmen: z.B. Worblaufen–Bahnhof Steinibach–Zollikofen (Hübelstrasse); Anbindung Kirchstrasse, Moosseedorf; Kurve Dammweg, Münchenbuchsee - Anpassung Knoten auf Kantonsstrasse mit LSA: Knoten Bern-/Tiefenau-/Aarestrasse, Bahnhof Steinibach - Erstellung einer Abbiegehilfe und eines Gehwegs: Unterführung Bahnhof Zollikofen <p>Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung können sich die Projektelemente noch ändern, solange das Ziel des Velohaupttroutennetzes adäquat erreicht und die Qualität der Veloinfrastruktur aufgewertet wird. Gesamtkorridor: BM.LV-Ü.33 Velohaupttrouten Korridor Raum Zollikofen</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Zollikofen, Moosseedorf, Urtenen-Schönbühl, Münchenbuchsee, Ittigen, Jegenstorf, Mattstetten, Bärswil	Zollikofen, Moosseedorf, Urtenen-Schönbühl, Münchenbuchsee, Ittigen	Je nach Teilprojekt (Gemeinde/-n, TBA-OIK II, TBA-OIK III, TBA-DLZ, TU)	Zwischenergebnis	Aufnahme in Sachplan Veloverkehr (SVV)	Längsführung LV (< 100 CHF/m)	6'050 m	0.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG (Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG)

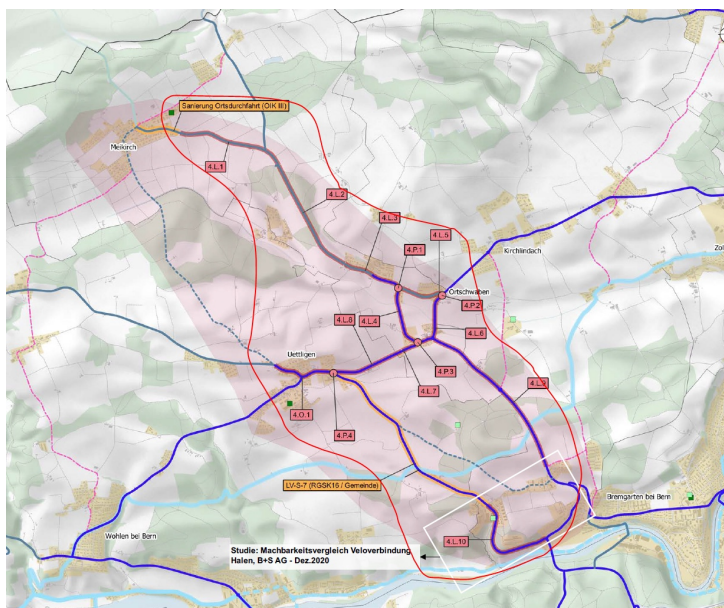


Karte Massnahmenkonzept (Stand April 2021); siehe auch BM.LV-Ü.33

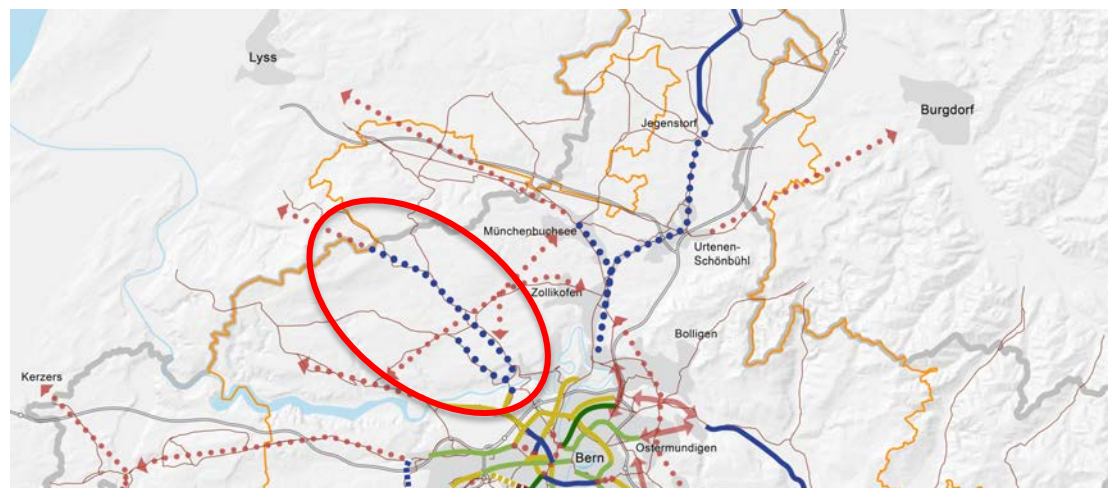


Auszug Karte Umsetzungshorizonte und verbleibender Handlungsbedarf Velohaupttrouten

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.21.35	–	–	–	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Halenbrücke–Uettligen/Ortschwaben, Etappe 1				
Kurzbeschreibung	<p>Die Massnahme trägt zur Realisierung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr bei. Die Umsetzung findet etappiert statt. Für die Etappe 1 sind vor allem einfache Massnahmen und «quick wins» vorgesehen, u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> - einseitiger Ausbau Kantonsstrasse mit Radstreifen: Ortschwaben–Schützenrain - Umbau Knoten Kantonsstrasse, teilweise neue Velostreifen: Knoten Kirchlindach- / Poststrasse; Knoten Kirchlindach- / Meikirchstrasse <p>Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung können sich die Projektelemente noch ändern, solange das Ziel des Velohaupttroutennetzes adäquat erreicht und die Qualität der Veloinfrastruktur aufgewertet wird. Gesamtkorridor: BM.LV-Ü.35 Velohaupttrouten Korridor Halenbrücke–Uettligen/Ortschwaben</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Meikirch, Kirchlindach, Wohlen b. B.	Meikirch, Kirchlindach, Wohlen b. B.	Je nach Teilprojekt (Gemeinde/-n, TBA-OIK II, TBA-OIK III, TBA-DLZ, TU)	Zwischenergebnis	Aufnahme in Sachplan Veloverkehr (SVV)	Längsführung LV (150 CHF/m)	6'000 m	0.9	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG (Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG)

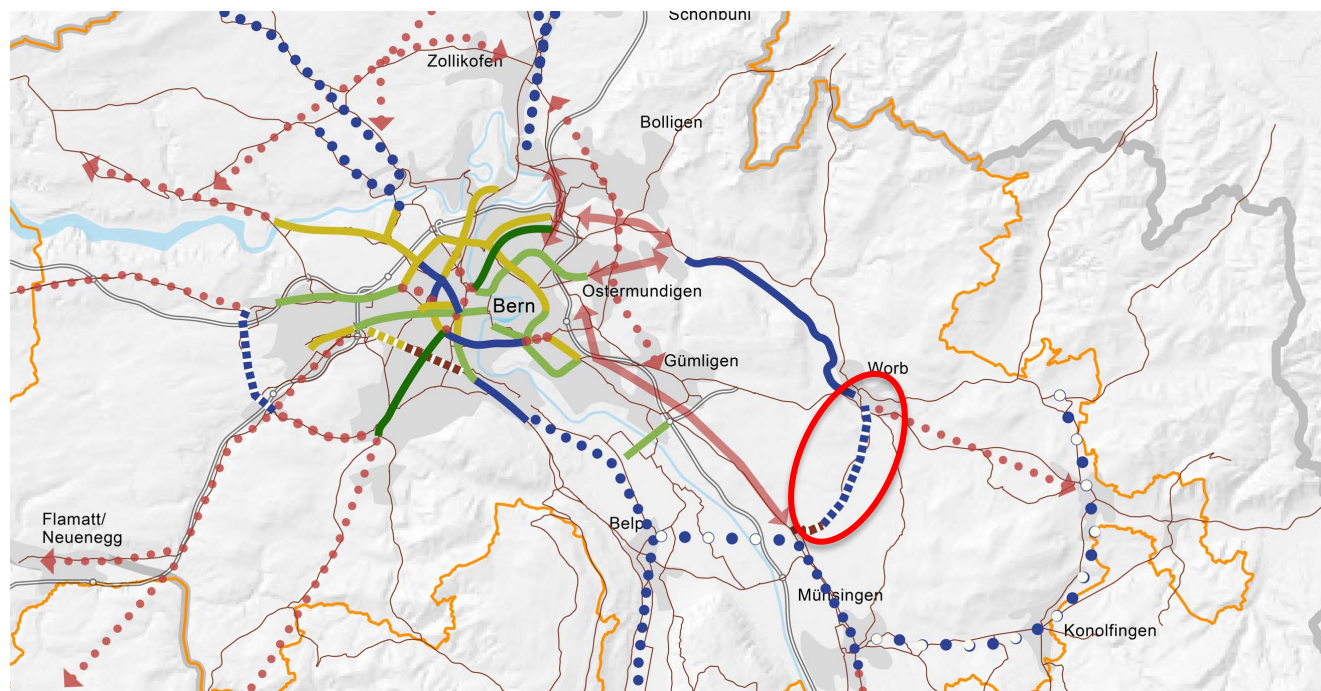


Karte Massnahmenkonzept (Stand April 2021); siehe auch BM.LV-Ü.35



Auszug Karte Umsetzungshorizonte und verbleibender Handlungsbedarf Velohaupttrouten

4. Generation		A-Horizont							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.LV-Ü.21.36	Teil von LV-S-8	–	0351.3.083	Rubigen – Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs; Ortsausgang bis Worb SBB					
Kurzbeschreibung	Auf der Kantonsstrasse zwischen Rubigen und Worb SBB sind die Standards für "Velofahrende längs" nicht erfüllt. Mit der Massnahme werden die Verkehrssicherheit für Velofahrende erhöht (Schulwegsicherung), die Attraktivität für den Langsamverkehr gestärkt und eine Verbesserung im Modalsplit erreicht. Die Verbindung zwischen Rubigen und Worb stellt eine wichtige Tangentialverbindung im Veloverkehrsnetz der Region dar.								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz	
Gemeinde Rubigen; Gemeinde Worb	TBA-OIK II	Gemeinde Rubigen; Gemeinde Worb; betroffene TU	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (970 CHF/m)	3'100 m	3.0	–	

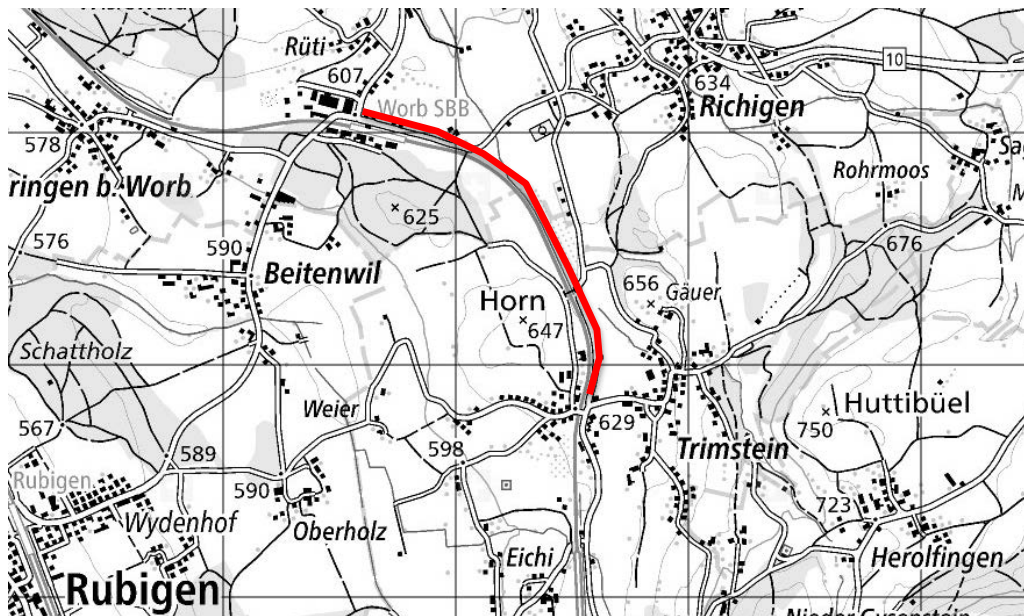


Auszug Karte Umsetzungshorizonte und verbleibender Handlungsbedarf Velohaupttrouten

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.21.37	-	-	-	Münsingen, Fuss- und Veloverbindung Trimstein – Worb

Kurzbeschreibung
 Die Strecke zwischen Trimstein und Worb SBB ist eine wichtige Verbindungsachse und erschliesst das ländliche Gebiet mit dem Regionalzentrum Worb und bietet in Worb SBB die Möglichkeit zum Umstieg auf die Bahn. Die Strecke zwischen Trimstein und Worb SBB weist für Velofahrende Defizite auf. Die Strasse ist schmal und es fehlt an Sicherheitsmassnahmen für den Veloverkehr. Die Strecke wird insbesondere zu den Spitzenzeiten stark durch den MIV befahren und dient auch als Schleichweg. Mit der Massnahme soll die Verkehrssicherheit erhöht und die Strecke für die Benützung des Velos attraktiviert werden. In Zusammenhang mit dem Hochwasserschutzprojekt Bachu-Stampfelibach der Gemeinde Münsingen soll ein neuer Fuss- und Veloweg entstehen mit einer direkten Veloverbindung abseits der Kantonsstrasse.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Münsingen, Gemeinde Worb	Je nach Linienführung des Vorprojektes durch die Gemeinde Münsingen und in Abstimmung mit dem TBA-OIK II und der Gemeinde Worb.	Ausarbeitung	Zwischenergebnis	-	Längsführung LV (1'000 CHF/m)	1'800 m	1.8	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



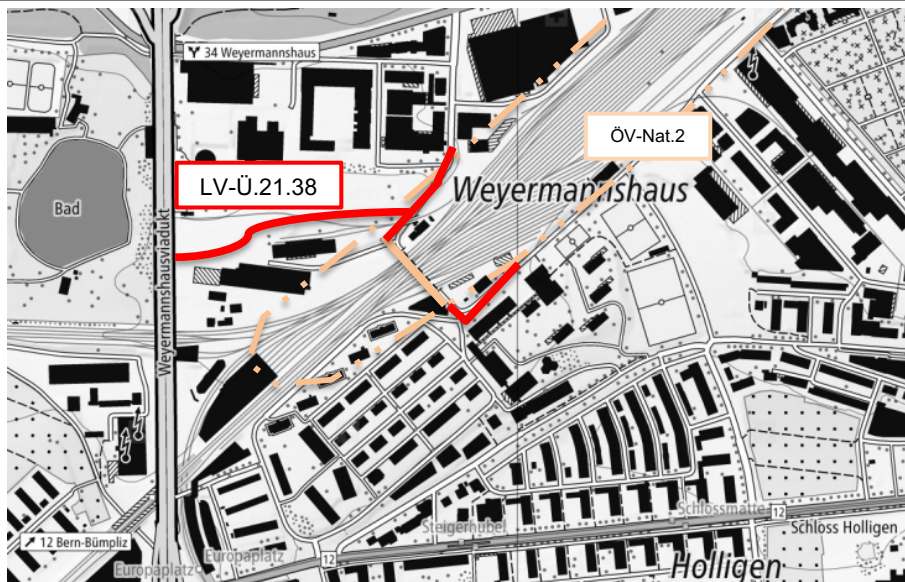
4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.21.38	-	-	-	Stadt Bern, Anschlussstrecken an die Fuss- und Veloverbindung Passerelle Steigerhubel

Kurzbeschreibung

Vom Vorplatz des Campus BFH unter dem A12-Viadukt bis zur neuen Passerelle Steigerhubel soll ein attraktiver öffentlicher Raum im Sinne eines Boulevards entstehen (Massnahme 3.2 Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern). Diese Anbindung ans Quartier sowie die Umgestaltung der Steigerhubelstrasse beidseits der Passerelle Steigerhubel (Massnahme 3.4 Richtplan Fussverkehr Stadt Bern und Massnahme 7 Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern) und die neue West – Ost Fuss und Veloverbindung Weyermannshaus – Steigerhubelstrasse – Murtenstrasse (Massnahme 3.16 Richtplan Fussverkehr) sichern neue, attraktive Fuss- und Veloverbindungen sichern neue, attraktive Fuss- und Veloverbindungen

Die Passerelle Steigerhubel ist Bestandteil eines separaten Projektes. Die heutige Strassenverbindung unter der Bahn wird geschlossen und durch eine Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr ersetzt. Finanzierung durch SBB, Ausführung ab 2023, Fertigstellung 2025. Bestandteil der Leistungssteigerung Bern West (BM.ÖV-Nat.2). Ziel ist es, die bestehende Verbindung zwischen Weyermannshaus Ost und Steigerhubel für FussgängerInnen und Velofahrende aufrechtzuerhalten, sowie insbesondere die Zufahrtswege sicherzustellen

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	SBB	Zwischenergebnis	-	Längsführung LV (200 CHF/m2)	10'000 m2 (1'600 m)	2.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



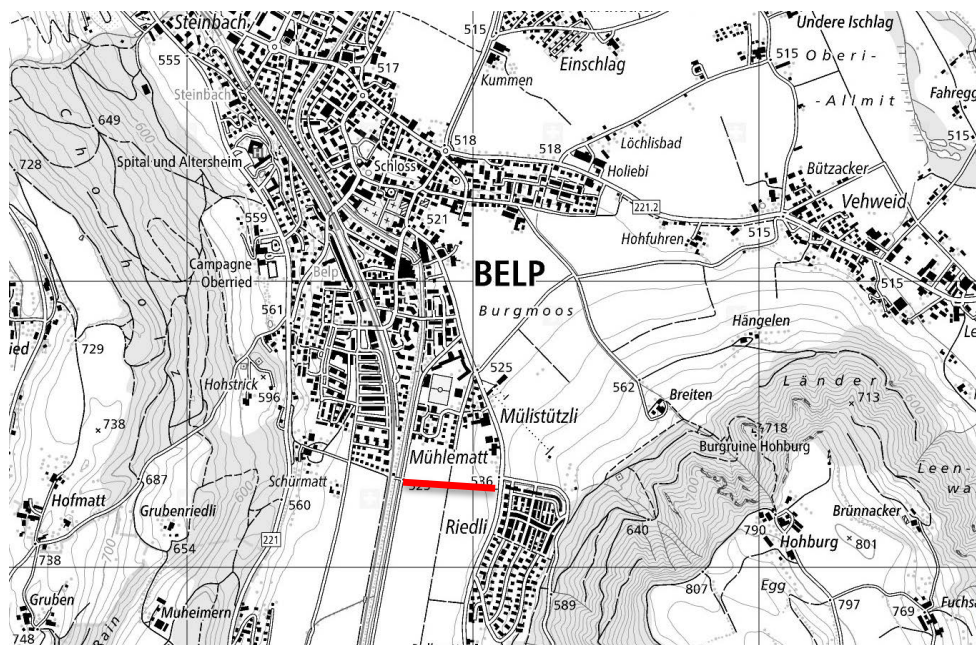
4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.21.39	-	-	-	Belp, Schliessen Netzlücken Fuss- und Velowegenetz, 1. Etappe

Kurzbeschreibung

Die Gemeinde Belp stellt eine dynamische Agglomerationsgemeinde von Bern dar. Die adäquate Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs stellt einen wesentlichen Indikator für die Qualität des Lebensraums dar. Funktional und gestalterisch gute Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr sind damit nicht nur ein Anliegen der Verkehrsplanung, sondern weisen starke Verknüpfungen zur Freiraumgestaltung, zum Städtebau sowie zur sozialen Benutzbarkeit des öffentlichen Raumes auf.

Um den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Modal Split innerhalb der Gemeinde sowie auch für den regionalen Pendlerverkehr deutlich zu steigern, sieht die Gemeinde an definierten Schlüsselstellen einen Handlungsbedarf zum Schliessen von pyhsischen Netzlücken vor. In der 1. Etappe wird die Netzlücke zwischen den Ortsteilen Riedli und Mühlematt geschlossen, indem eine neue Direktverbindung an den gut ausgebauten Fuss- und Radweg entlang der Gübe ermöglicht wird. Die Massnahme steht im Netzgedanken in einem engen Zusammenhang mit BM.LV-Ü.22.26 und inhaltlich mit den beiden Projekten Sanierung des Schulhauses und Offenlegung Gewässer. Die Umsetzung kann eventuell im 2023 beginnen.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Belp	Gemeinde Belp	Ggf. Private	Zwischenergebnis	-	Längsführung LV (1'857 CHF/m)	350 m	0.65	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.21.42	Teil von LV-N-11 – (2. Etappe)		0351.3.076	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zugang und Querung Fuss- und Veloverkehr Bahnhof Nord

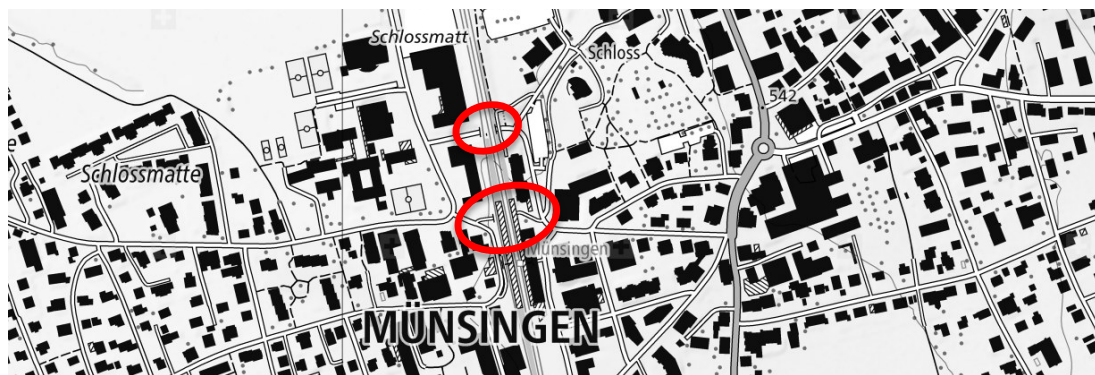
Kurzbeschreibung

Einerseits stellt der Bahnhof Münsingen eine wichtige ÖV-Drehscheibe im Orts- und Regionalverkehr dar, andererseits fungiert er als Scharnier zwischen dem Zentrum und dem Ortsteil West. Er trennt aber auch die beiden Ortsteile, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Mit der geplanten durchgehenden Taktverdichtung auf 15 Minuten in Richtung Bern steigt die Attraktivität des ÖV und legt damit die Basis für eine Verbesserung des Modal Split. Um den unterschiedlichen Ansprüchen gerecht zu werden, wird der Bahnhof in den nächsten Jahren durch die Gemeinde Münsingen und im Rahmen des AS 2025 durch SBB umfassend ausgebaut und modernisiert. Dabei soll die starke Trennwirkung der Bahn durch neue und erweiterte Querverbindungen vermindert und die Bahnanlage besser in den städtebaulichen Kontext eingegliedert werden. Ergänzend zu den AP3-Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit des Fuss- und Veloverkehrs zum Bahnhof im Süden (0351.3.076), soll mit der Massnahme die Zugänglichkeit zum Bahnhof auch im Norden deutlich verbessert und bestehende Netzlücken geschlossen werden. Zufussgehende und Velofahrende müssen zukünftig keine Umwege mehr in Kauf nehmen und haben – abseits der MIV-Achsen – direkte, sichere und attraktive Wege ins Zentrum und zum neuen Quartier Bahnhof West und generell zum Ortsteil West. Auch die Radwanderoute Veloland Schweiz sowie die regionale Route profitieren von der Schliessung der kommunalen Netzlücken.

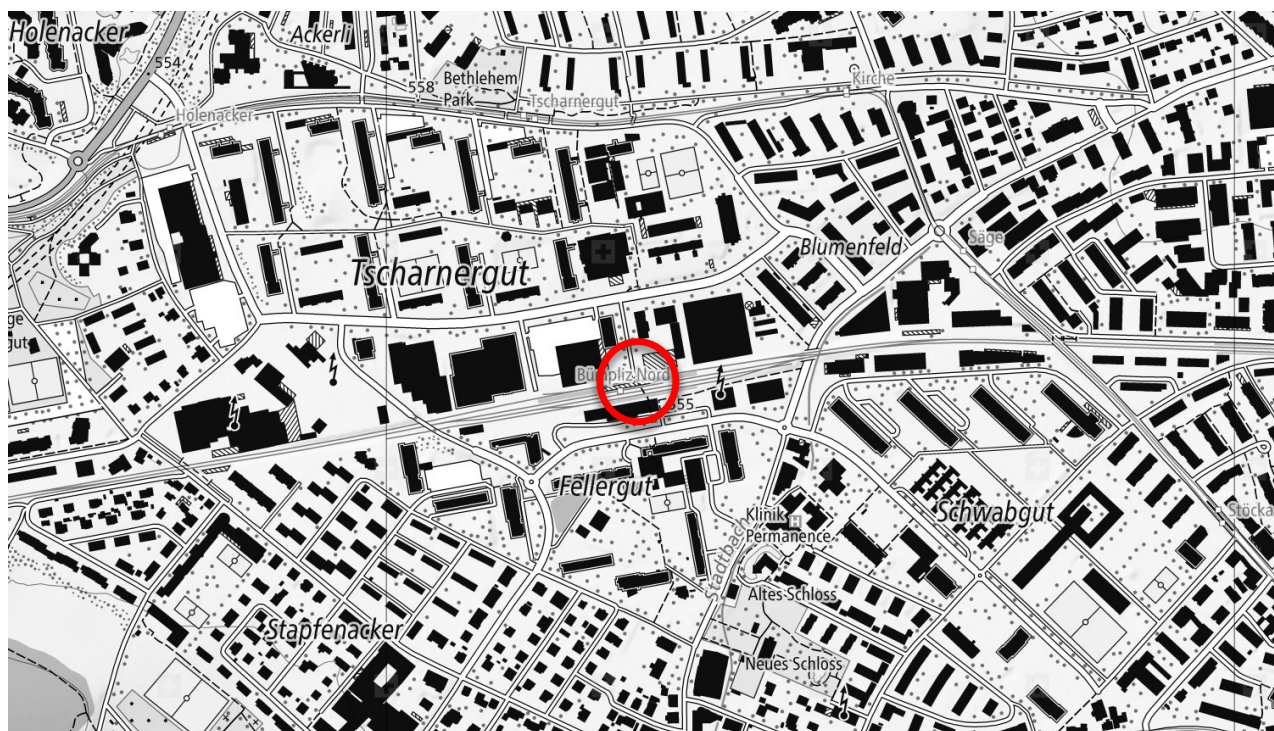
Im Rahmen einer Neugestaltung des ÖV-Knotenpunkts Münsingen, Zugang Fuss- und Veloverkehr ist geplant:

- Verbreiterung der Unterführung Nord für Zufussgehende und Velofahrende
- Verbesserung der Bahnzugänge im Norden
- Aufhebung von Engstellen für Zufussgehende und Velofahrende

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Münsingen	SBB; Gemeinde Münsingen	Private Grundeigentümer	Festsetzung	Aufnahme Fuss- und Velounterführung Nord in Sachplan Veloverkehr (SVV).	Langsamverkehrsunterführungen (5'625 CHF/m2)	800 m2	4.5	Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.21.44	–	–	–	Stadt Bern, Veloparkierung S-Bahnstation Bümpliz Nord				
Kurzbeschreibung	Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte gefördert werden. Die gezielte Bereitstellung von nachfragegerechten Veloabstellanlagen mit hohem Standard und guter Zugänglichkeit im Umfeld der S-Bahnhaltestelle Bümpliz Nord substituieren Autofahrten und tragen zur Erhöhung des Veloverkehrsanteils bei. Beidseits der Bahnstation sollen je 200 teils gedeckte B+R- Veloabstellplätze bereitgestellt werden.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	BLS; Bernmobil	Zwischenergebnis	–	Veloabstellanlagen (Stk)	400 Stk	1.2	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 61 SG oder Art. 62 SG

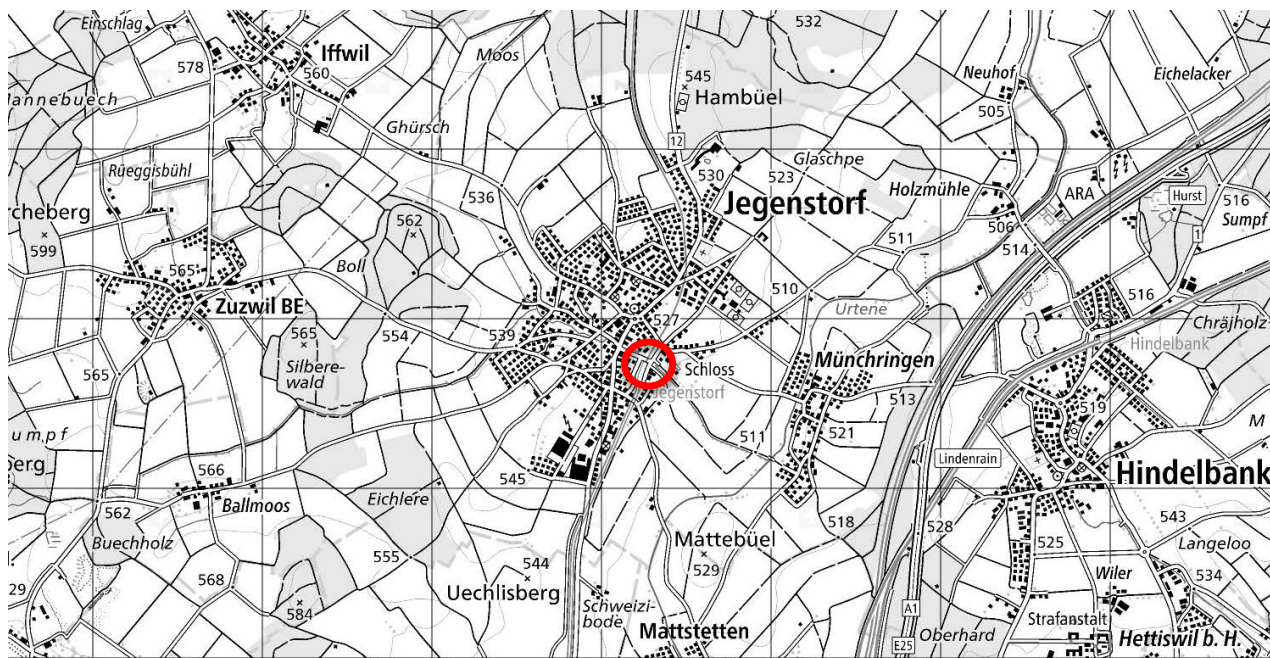


4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.21.45	KM-B-1 (2)	–	0351.3.120	Agglomeration Bern, B+R-Anlagen				
Kurzbeschreibung	Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte, der Erleichterung des Informationszugangs und dem Angebot neuer Dienstleistungen gefördert werden. Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzenstunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsverbesserung für alle Verkehrsarten erreicht werden.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
div. Gemeinden	RKBM	Gemeinden; Bernmobil	Zwischenergebnis	–	Veloabstellanlagen (Stk)	500 Stk	1.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 61 SG oder Art. 62 SG

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.21.46	–	–	–	Jegenstorf, Veloparkierung Bahnhof Jegenstorf

Kurzbeschreibung Der Bahnhof Jegenstorf befindet sich am Rand der Kernagglomeration von Bern. Hier wechselt die Taktdichte beim S-Bahnangebot von 30 Minuten in Richtung Bätterkinden auf einen attraktiven, dichten 15-Minuten-Takt in Richtung Bern. Die Velohauptroute Bern–Jegenstorf–Bätterkinden–Lohn/Solothurn erschliesst den Bahnhof Jegenstorf. Des Weiteren dient der Bahnhof als Umsteigepunkt zwischen der S-Bahn und dem lokalen Busverkehr. Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte gefördert werden. Die Massnahme umfasst den Ersatz und Neubau von rund 1'000 gedeckten Veloabstellplätzen im Zusammenhang mit dem Neubau des RBS Bahnhofs Jegenstorf (STEP AS 2025).

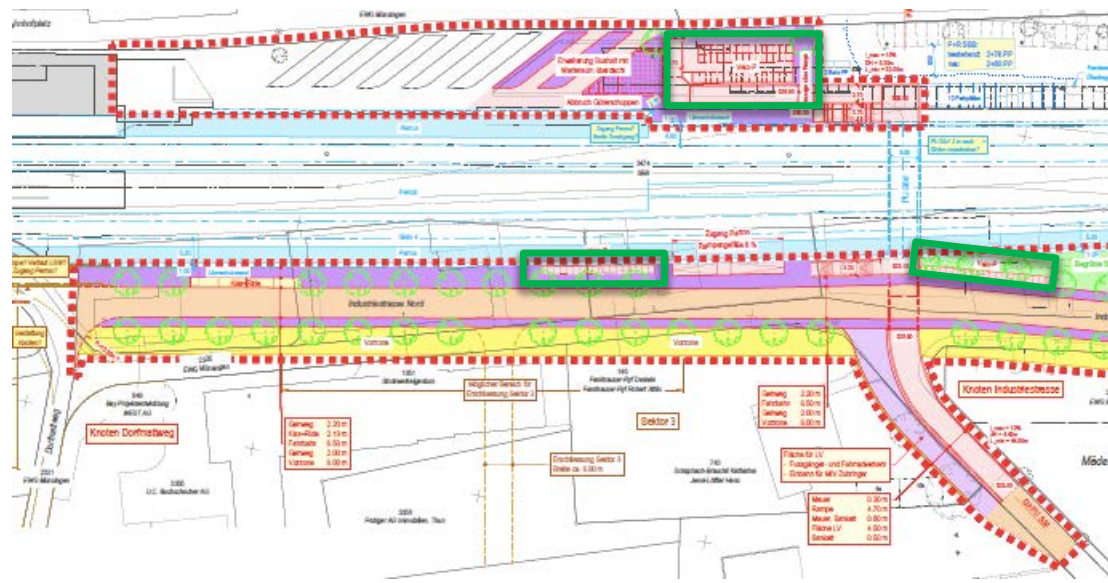
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Jegenstorf	Jegenstorf	RKBM; RBS	Zwischenergebnis	–	Veloabstellanlagen (Stk)	1'000 Stk	2.85	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 61 SG oder Art. 62 SG



4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.21.47	Teil von LV-N-11	–	0351.3.076	Münsingen, Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen

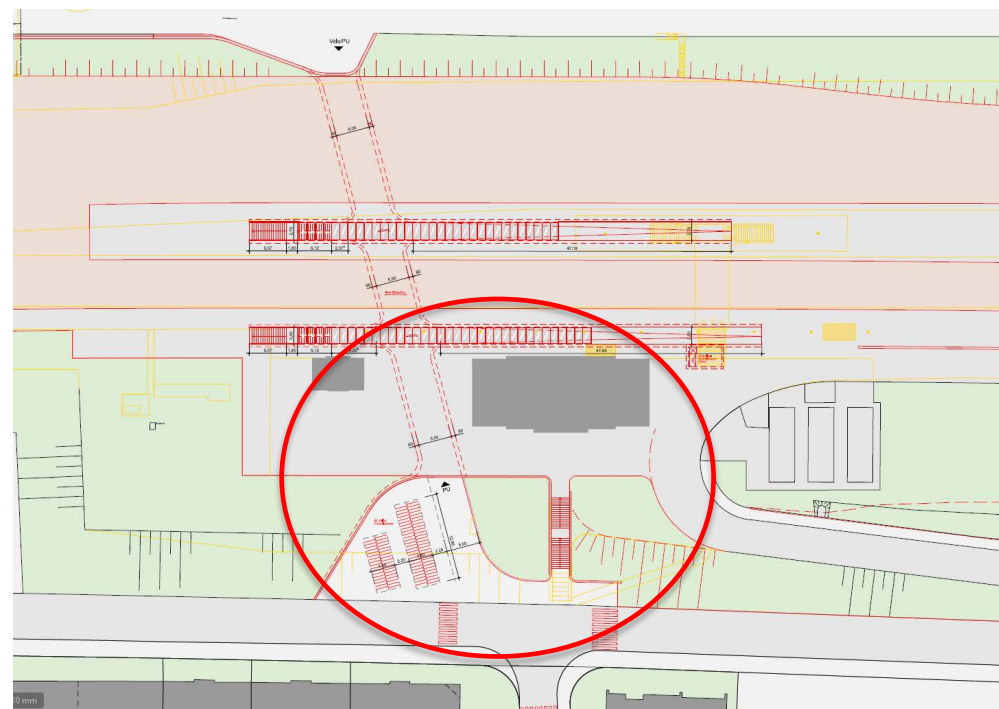
Kurzbeschreibung Der Bahnhof Münsingen stellt eine wichtige ÖV-Drehscheibe im Orts- und Regionalverkehr dar. Des Weiteren fungiert er als Scharnier zwischen dem Zentrum und dem Ortsteil West. Mit der geplanten durchgehenden Taktverdichtung auf 15 Minuten in Richtung Bern steigt die Attraktivität des ÖV und legt damit die Basis für eine Verbesserung des Modal Split. Um den unterschiedlichen Ansprüchen gerecht zu werden, wird der Bahnhof in den nächsten Jahren durch die Gemeinde Münsingen und im Rahmen des AS 2025 durch SBB umfassend ausgebaut und modernisiert. Ergänzend zu den AP3-Massnahmen zur Verbesserungen der Zugänglichkeit des Fuss- und Veloverkehrs zum Bahnhof im Norden (0351.3.076), soll durch die neue Veloparkierung beim Güterschuppen und im Bereich der Industriestrasse West – und einer neuen Unterführung im Süden (vgl. BM.LV-Ü.21.42) – die Funktion des Bahnhofs als multimodale Drehscheibe gestärkt werden. Die Massnahme umfasst den Neubau von rund 250 gedeckten Veloabstellplätzen auf der Südostseite (ehem. Güterschuppen) und 200 Veloabstellplätzen auf der Südwestseite (Industriestrasse).

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Münsingen	Gemeinde Münsingen	SBB	Festsetzung	–	Veloabstellanlagen (Stk)	450 Stk	1.3	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 61 SG oder Art. 62 SG



Lage Veloparkierung beim Güterschuppen und an der Industriestrasse (grün) und nahe der neuen Fuss-/Velounterführung.

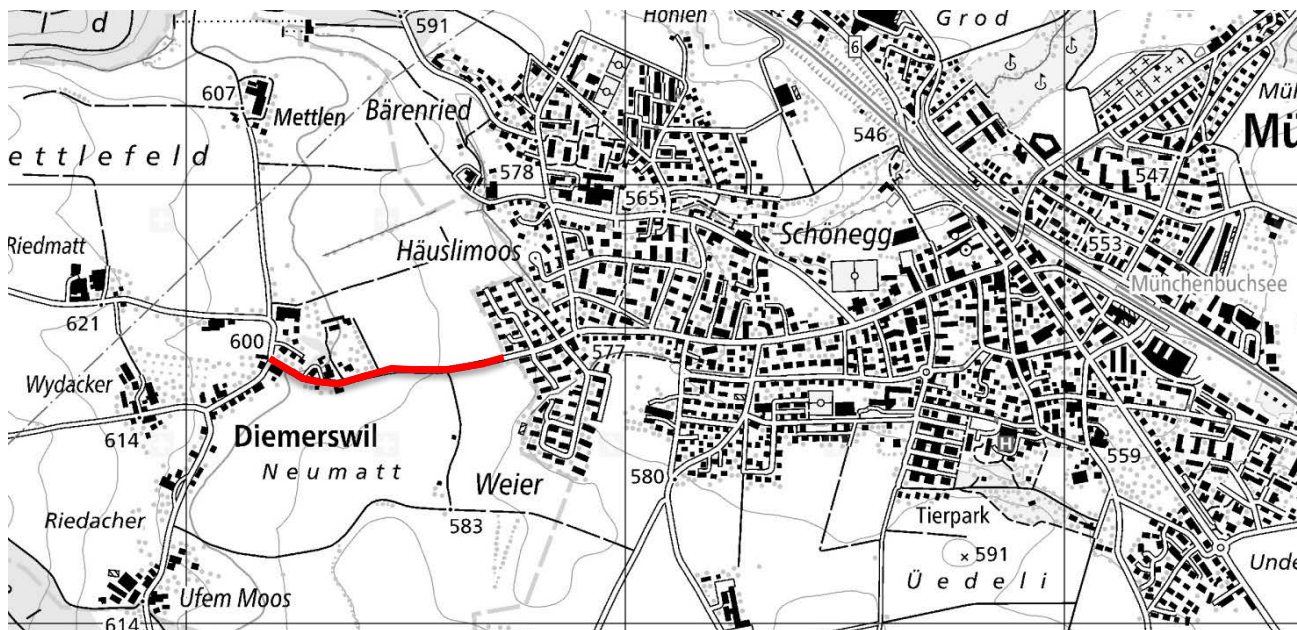
4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.21.48	–	–	–	Ostermündigen, Bahnhof Ostermündigen, PU Nord				
Kurzbeschreibung	<p>Der Bahnhof Ostermündigen wird im Zusammenhang mit dem Tram Bern Ostermündigen und dem AS 2025 der SBB zu einem Mobilitätshub ausgebaut. Um den behindertengerechten Zugang zu gewährleisten bzw. zu optimieren wird von der Poststrasse her, eine Personenunterführung bis zum zweiten Perron gebaut. Das vorliegende Projekt sieht vor, dass die Personenunterführung bis zum Schermenweg verlängert und für die Fahrräder ein Unterstand gebaut wird. Im Weiteren ist vorgesehen, dass Bahnhofgebäude mittels einer Treppe zu erschliessen. Mit diesem Projekt wird sowohl eine zusätzliche Fusswegverbindung zwischen dem Schermenweg und der Poststrasse, als auch einen zusätzlichen Perronzugang vom Schermenweg realisiert. Mit dieser Massnahme wird die Strassenunterführung von Personenfluss entlastet was den Bahnhof Ostermündigen als ÖV – Drehscheibe attraktiver macht.</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Ostermündigen	Gemeinde Ostermündigen	AÖV; SBB	Zwischenergebnis	–	Langsamverkehrsunterführungen (2'643 CHF/m2)	870 m2	2.3	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 61 SG oder Art. 62 SG



4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.21.49	-	-	-	Diemerswil, Fuss- und Velosicherheit Buchsi-/ Oberdorfstrasse

Kurzbeschreibung
 Die Verbindung Buchsi-/Oberdorfstrasse verbindet die Gemeinde Diemerswil mit der Gemeinde Münchenbuchsee. Die Ausserorts-Strecke weist im Bestand keine Angebote für den Fuss- und Veloverkehr auf und ist unbeleuchtet. Innerhalb der Gemeinde Diemerswil gibt es eine Primarschule; für den Kindergarten und die Sekundarstufe I besuchen die Schüler*innen die Angebote in Münchenbuchsee. Der offizielle Schulweg führt über die Buchsi-/Oberdorfstrasse. Mit der Massnahme soll die Strecke, mit kantonaler Netzfunktion für den Veloverkehr und Wanderwege, aufgewertet und die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr deutlich verbessert werden.

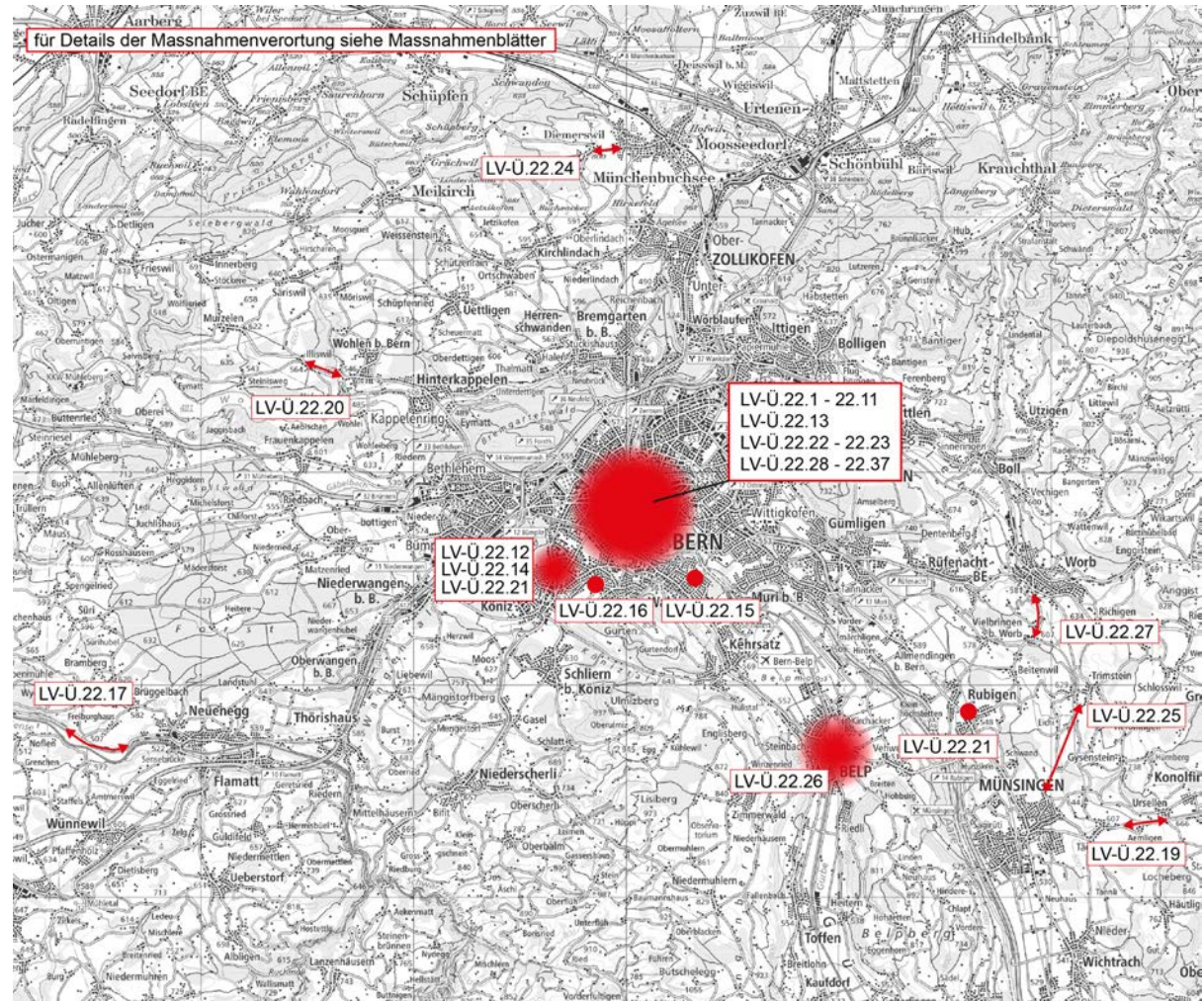
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Diemerswil	TBA-OIK III	Gemeinde Diemerswil	Vororientierung	-	Längsführung LV (2'000 CHF/m)	500 m	1.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, Agglomeration Bern, B-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.22	siehe Teilmassnahmen	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.		Kategorie	
siehe Teilmassnahmen		5 Langsamverkehr	5.2 Pauschale Langsamverkehr

Karte



Beschreibung

Das Massnahmenpaket beinhaltet Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr auf unterschiedlichen Flughöhen: Aufwertungs- und Sanierungsmassnahmen von Plätzen und Strassenräumen, Neukonzeptionen von Fuss- und Veloverbindungen, Velohauptrouen und Tangentialverbindungen. Sie alle stellen wichtige Bausteine für ein dichtes und attraktive Fuss- und Veloverkehrsnetz dar.

Besondere Bedeutung auf allen Verbindungen wird der Durchgängigkeit, Sicherheit und Kohärenz zugemessen. Die Teilmassnahmen schliessen Lücken im Netz, ermöglichen zukünftig direkte, möglichst hindernisfreie Verbindungen und werten bestehende Routen mit Blick auf die Verkehrssicherheit und Komfort auf.

Zweckmässigkeit

Das Zielbild und die Teilstrategien fokussieren auf ein dichtes Netz für den Fuss- und Veloverkehr. Mit den Teilmassnahmen erfolgt die etappenweise Realisierung eines zusammenhängenden Netzes, welches Gemeinden, Sektoren und die Region untereinander verbindet sowie auch über die Agglomeration Bern hinaus geht und direkte Verbindungen zu den Nachbaragglomerationen ermöglicht. Insbesondere mit Blick auf die technische Entwicklung und steigenden Nutzerzahlen des E-Bikes werden Veloverbindungen mit grösserer Distanz zunehmend zur Alltagsroute.

Die Massnahmen tragen des Weiteren – entsprechend der Vision der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 und den Teilstrategien des RGSK – dazu bei, dass:

- eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität für alle besteht.
- das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert werden.
- der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutrale bewältigt werden kann.
- in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).

Wo dies zweckmässig und machbar ist, wird die Machbarkeit der Velovorrangrouten gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr 2020 geprüft.

Die Massnahmen im B-Horizont stehen in einem direkten Zusammenhang mit den A- und C-Massnahmen (BM.LV-Ü.21 und BM.LV-Ü.23).

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Die Massnahmen bewirken eine starke Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr, indem ein dichtes, sicheres und zusammenhängendes Netz geschaffen wird. Die Teilmassnahmen sind Bestandteil eines attraktiven regionalen und überregionalen Veloverkehrsnetzes, welches die Basis bildet für eine Veränderung des Modal Split zugunsten einer MIV-armen und siedlungsverträglichen Mobilität.

Gesamtkosten (Mio. CHF)

59.76

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

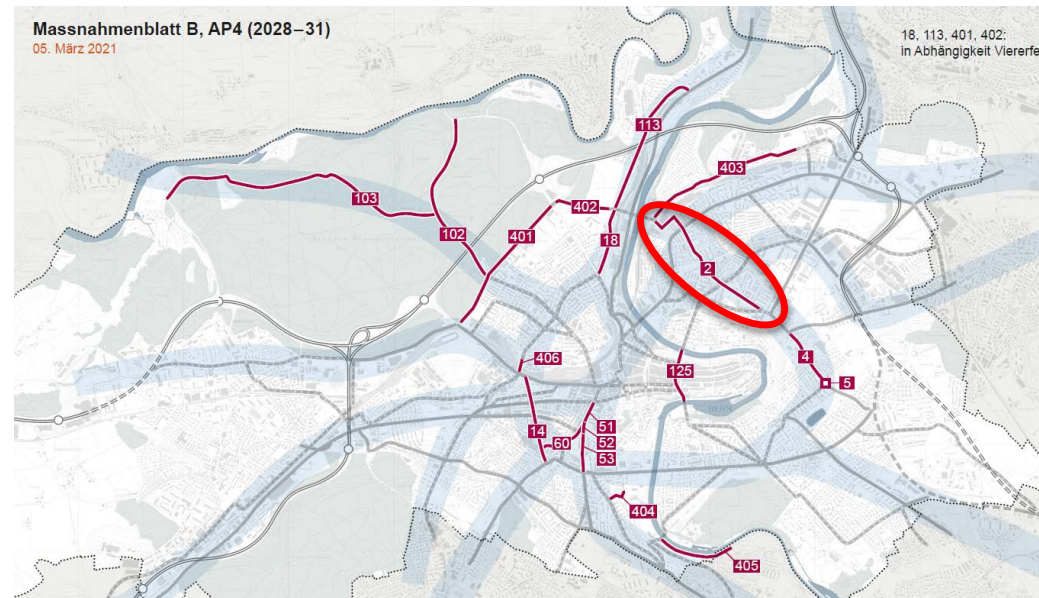
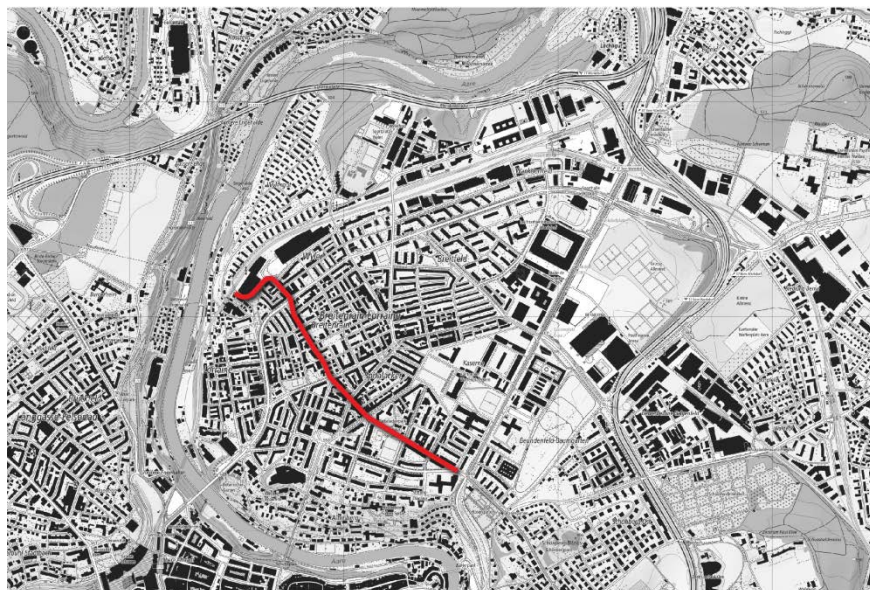
Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40 % der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Quantitative Angaben, Dokumente (u. a.)

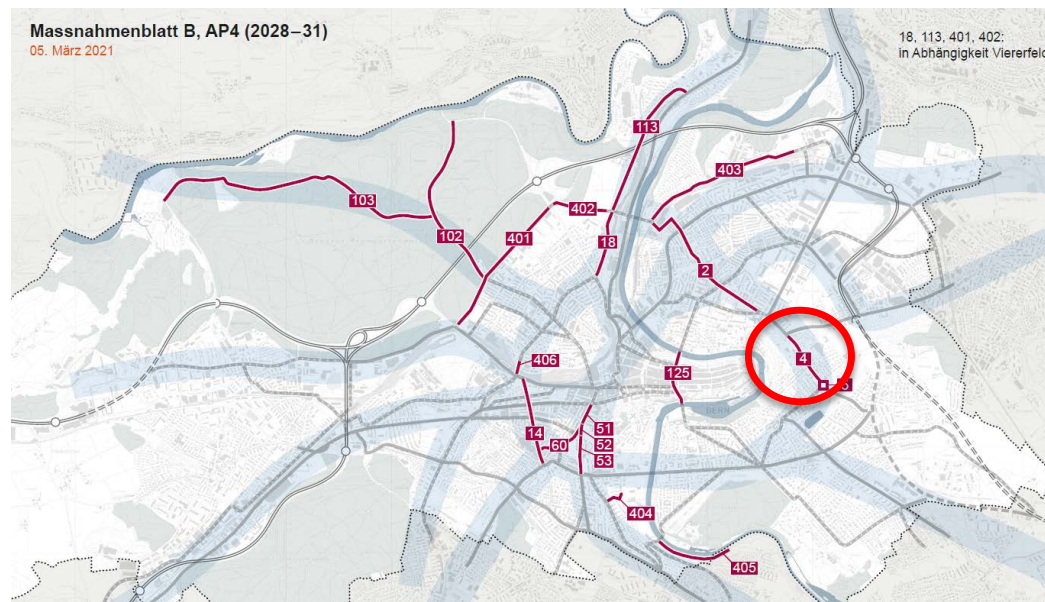
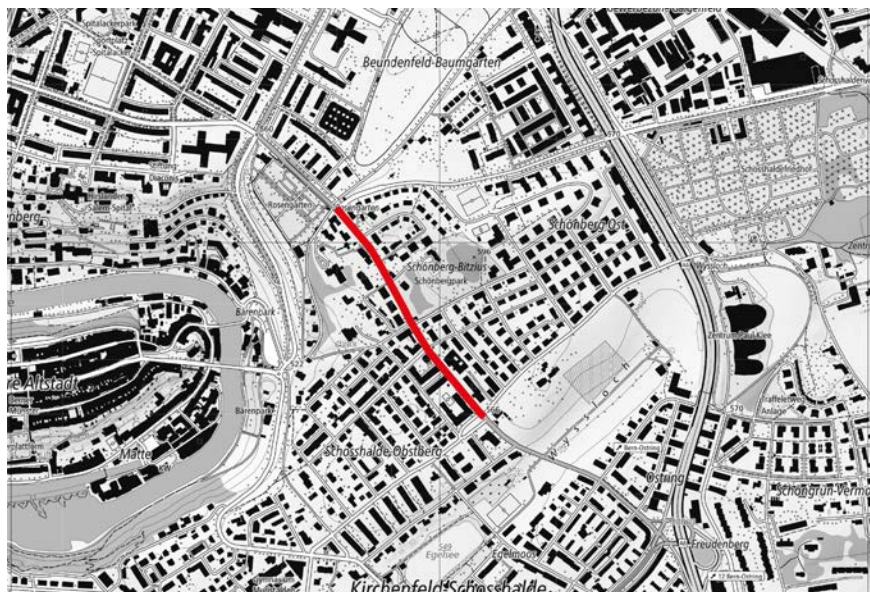
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020
 - Planungsstudien Linienführung Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland, 2020
 - Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020
 - Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020
 - Korridorstudie Veloverkehr Laupen-Neuenegg, BVD 2019
 - Regionale Velonetzplanung, inkl. Schwachstellenanalyse, RKBM 2014
 - GEK Sense 21, 2011
-

4. Generation		B-Horizont							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.LV-Ü.22.1	LV-W-1-k-b	–	0351.3.106	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 2 Wylerstrasse–Spitalackerstrasse; Fahrradstrasse					
Kurzbeschreibung	<p>Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden.</p> <p>Ein Teil der Massnahme ist in Verbindung mit der Langsamverkehrsbrücke Breitenrain–Länggasse zu erstellen (BM.LV-Ü.15).</p>								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz	
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Vororientierung	–	Längsführung LV (500 CHF/m)	1'600 m	0.8	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG	



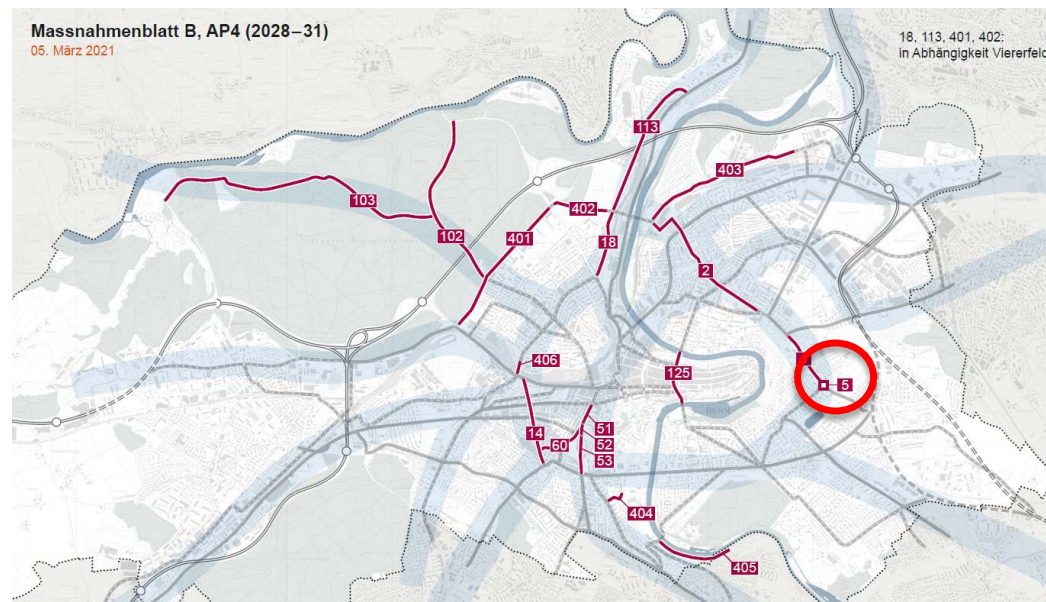
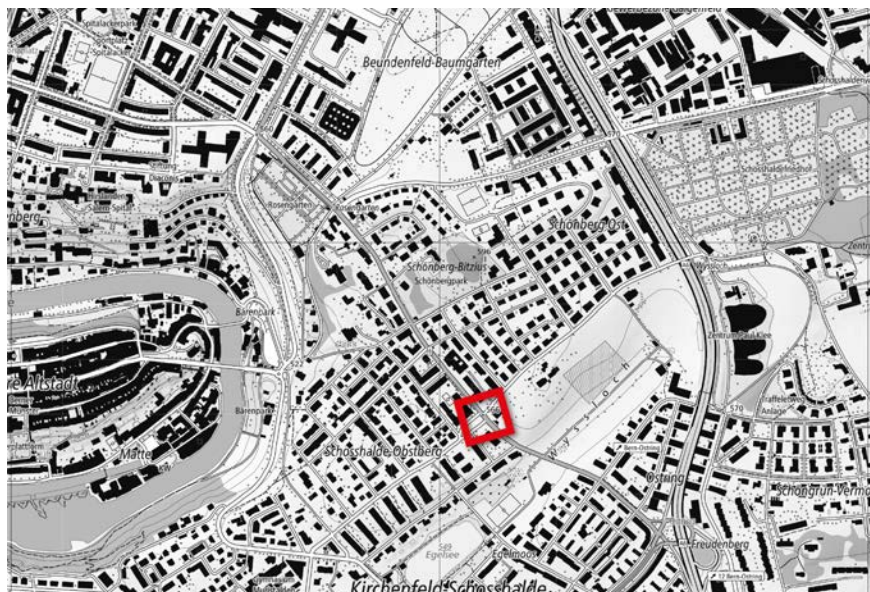
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.22.2	LV-W-1-k-c	–	–	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 4 Laubeggstrasse; ab Ostermundigenstrasse bis Schosshaldenstrasse						
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden.									
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	RBS	Vororientierung		Längsführung LV (1'000 CHF/m)	600 m	0.6	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		



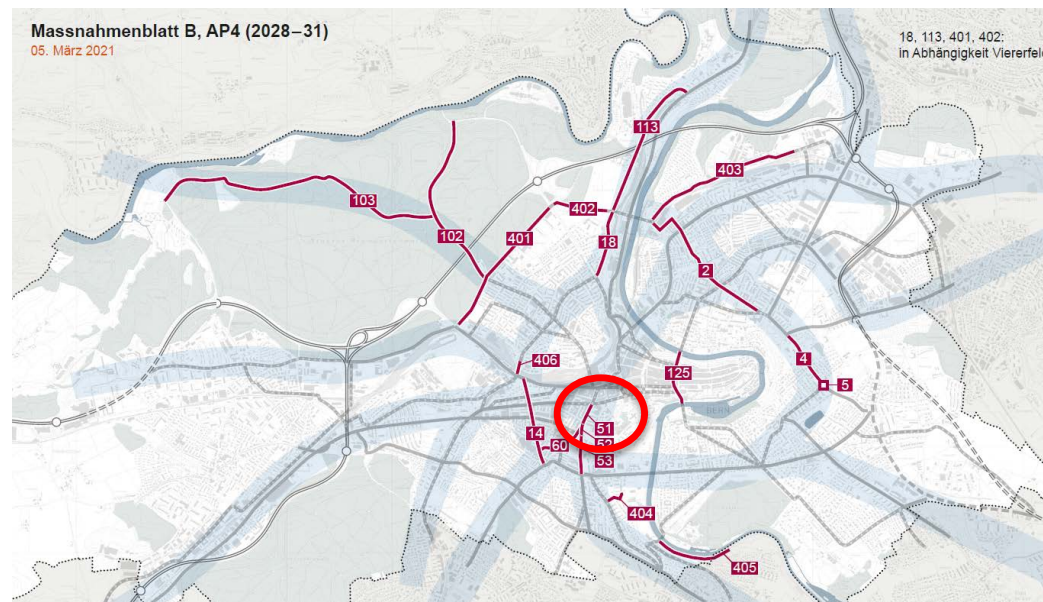
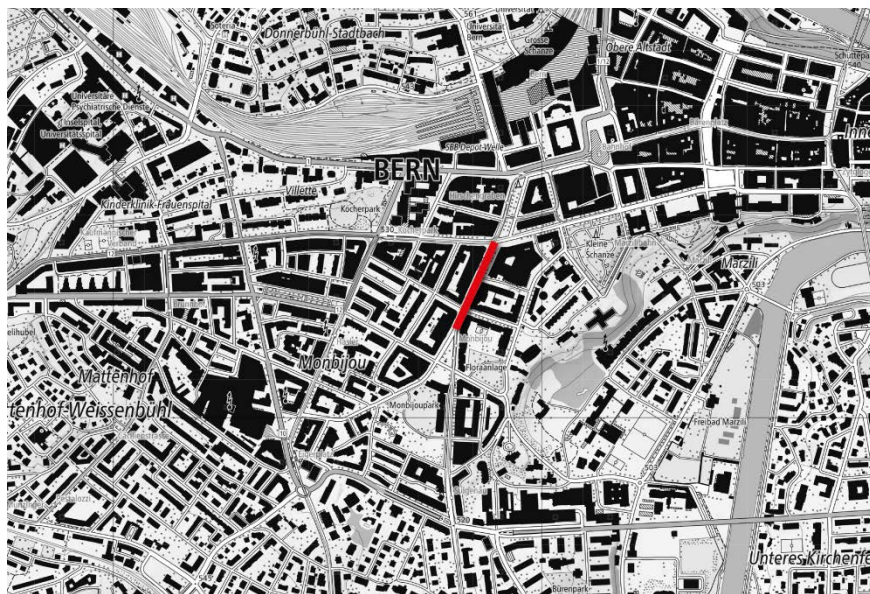
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.22.3	LV-W-1-k-c	–	–	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 5 Knoten Laubeggstrasse/Schlosshaldenstrasse						
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden. Die Massnahme zielt auf eine Verbesserung der Knotensituation an der Laubeggstrasse/Schlosshaldenstrasse ab, bei dem neben der angrenzenden Platzsituation (Wendemöglichkeit Bus) auch mehrere Bushaltestellen positioniert sind.									
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	Bernmobil; RBS	Vororientierung	–	Längsführung LV (280 CHF/m2)	3'600 m2 (90 m)	1.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		



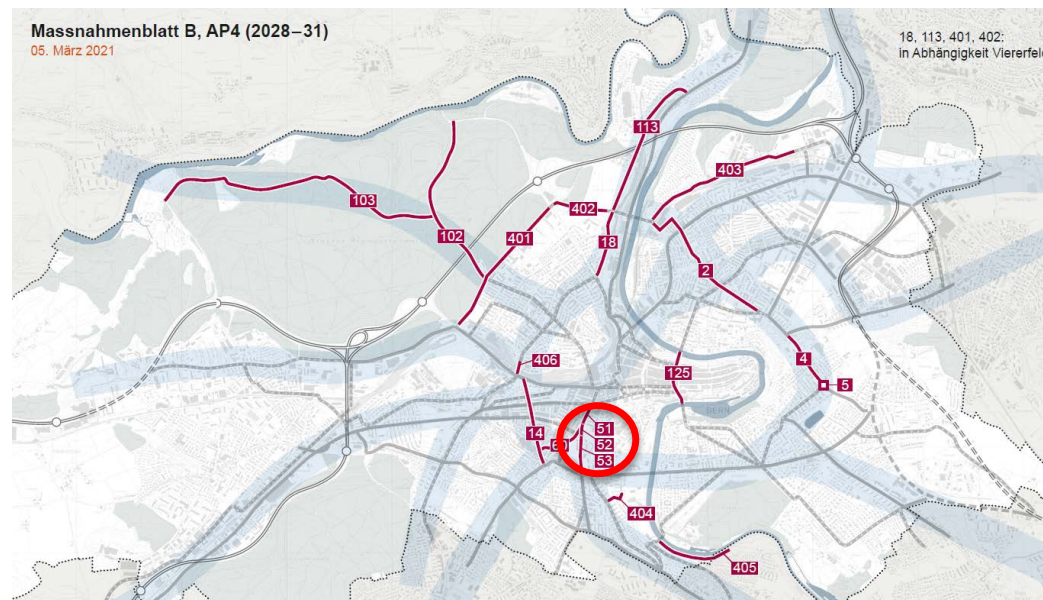
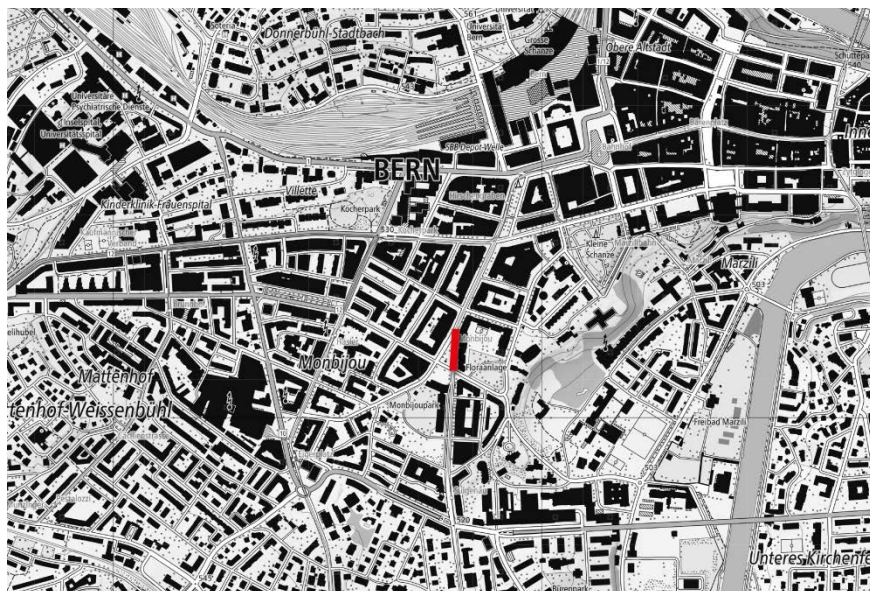
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.22.4	LV-W-1-k-c	–	–	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 51 Monbijoustrasse; ab Effingerstrasse bis Haltestelle Monbijou						
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf dem Velokorridor Monbijou–Wabern trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden. Die Massnahme zielt auf ein verträgliches Nebeneinander von Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr sowie motorisierten Individualverkehr. Auch ist den topographischen Bedingungen Rechnung zu tragen.									
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Vororientierung	–	Längsführung LV (740 CHF/m)	270 m	0.2	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		



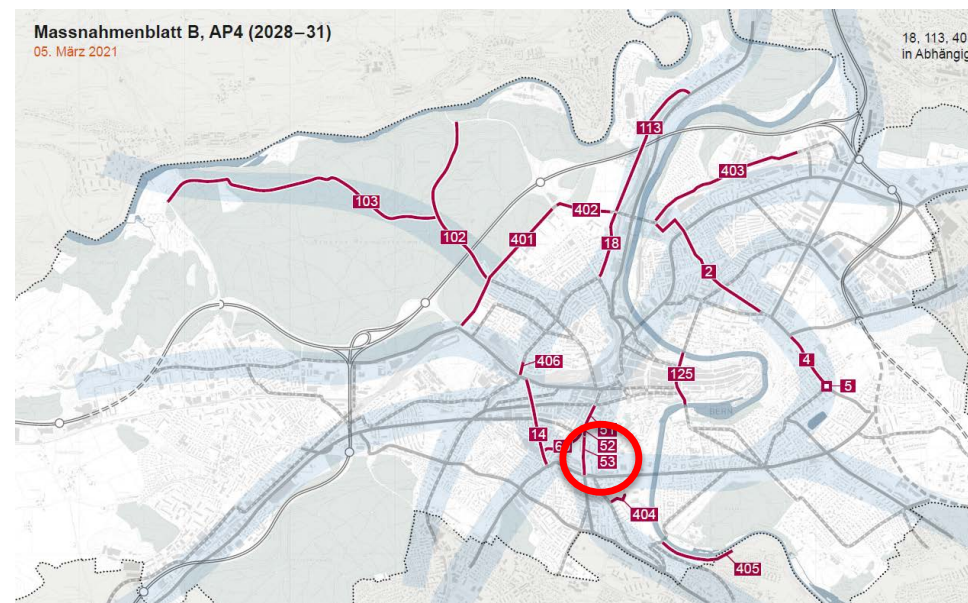
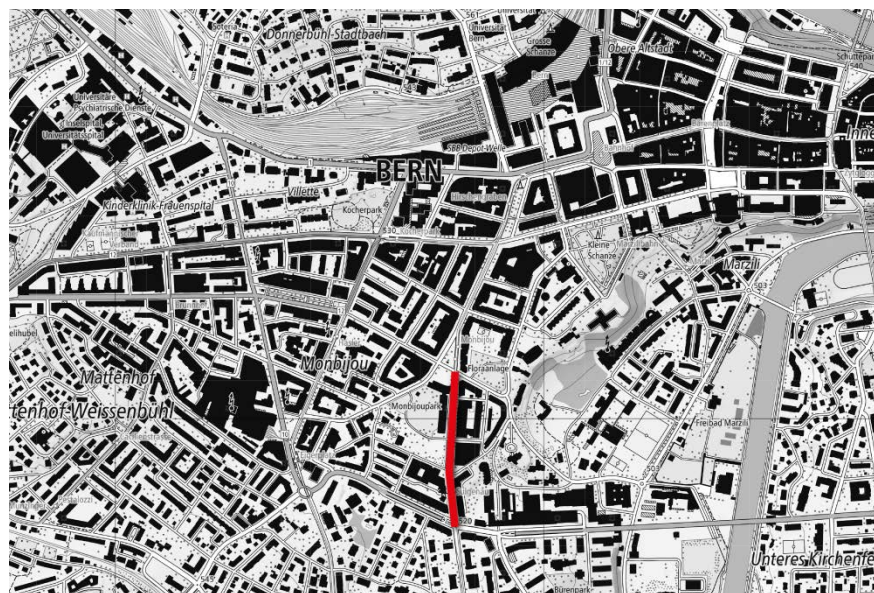
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.22.5	LV-W-1-k-c	–	–	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 52 Bereich Haltestelle Monbijou bis Knoten Monbijoustrasse/Schwarztorstrasse						
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf dem Velokorridor Monbijou–Wabern trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden. Der Haltestellenbereich ist in einem Gesamtkonzept von Tram, Bus und Velo zu erarbeiten.									
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Vororientierung	–	Längsführung LV (1'500 CHF/m2)	1'000 m2 (100 m)	1.5	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		



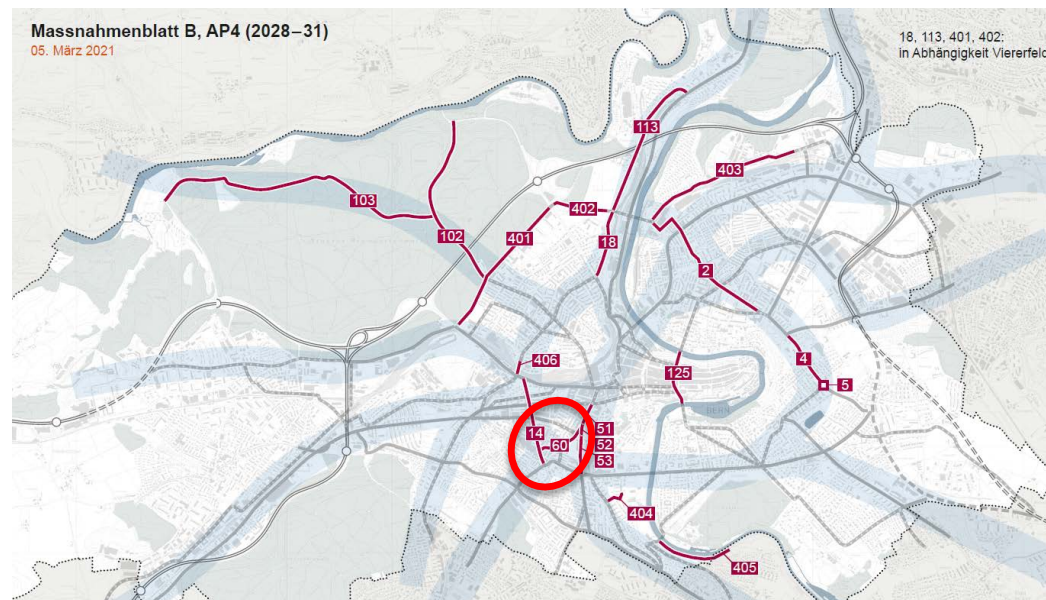
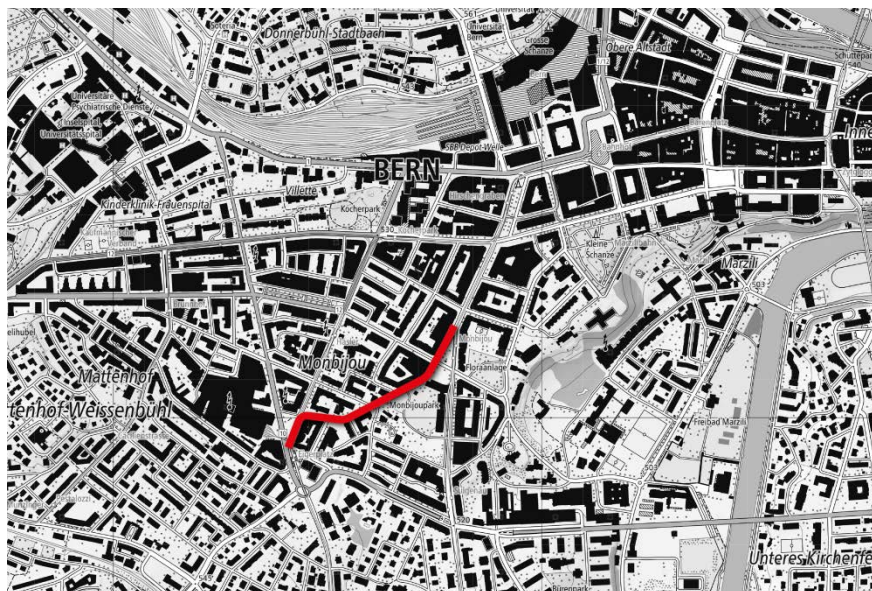
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.22.6	LV-W-1-k-c	–	–	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 53 Monbijoustrasse; ab Schwarztorstrasse bis Eigerstrasse				
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf dem Velokorridor Monbijou–Wabern trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden. Die Massnahme zielt auf ein verträgliches Nebeneinander von Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr sowie motorisierten Individualverkehr. Mit der Massnahme wird die qualitative Netzlücke 72 (Monbijoustrasse/Eigerstrasse) aus dem Sachplan Veloverkehr geschlossen.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Vororientierung	–	Längsführung LV (1'000 CHF/m)	400 m	0.4	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



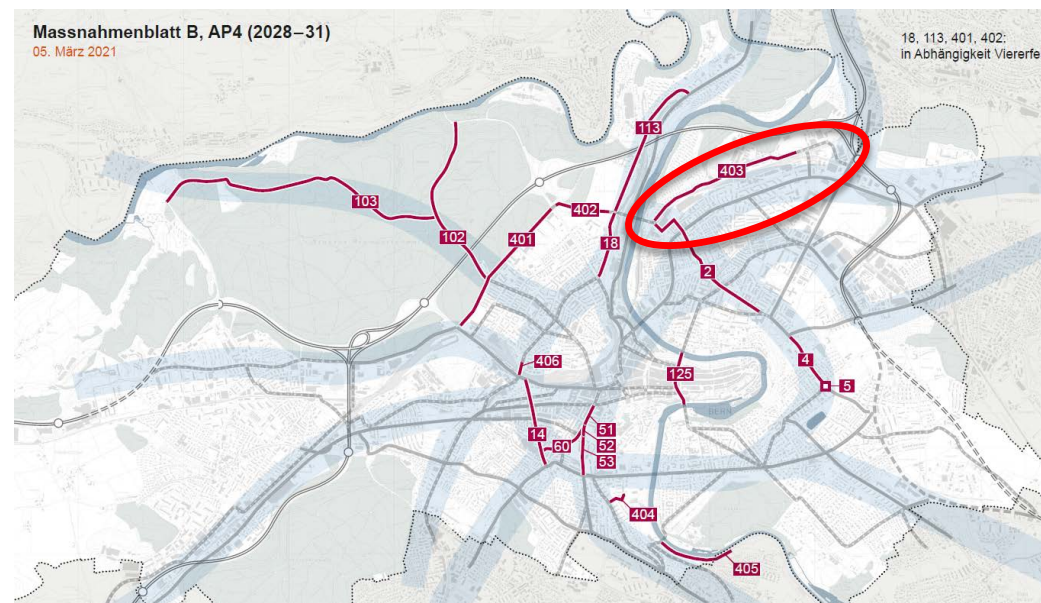
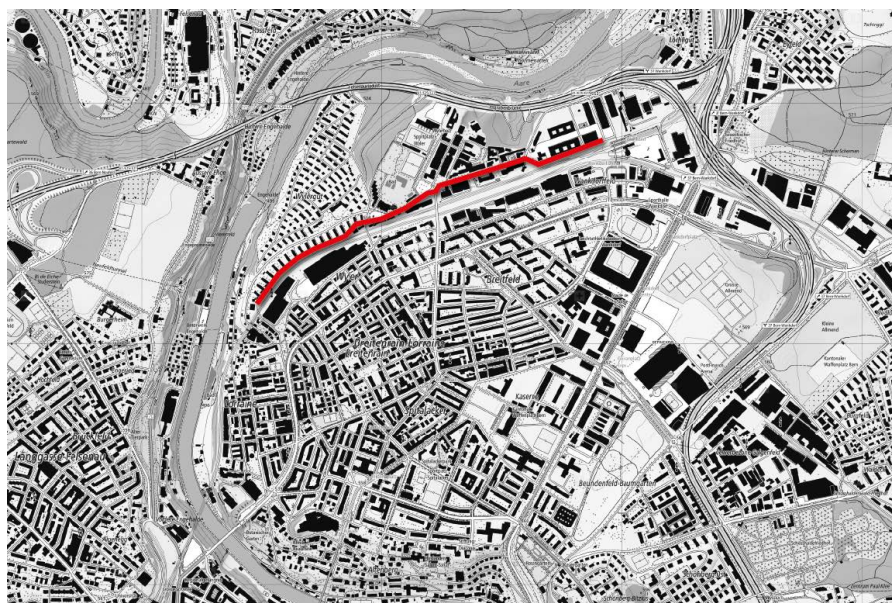
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.22.7	LV-W-1-k-c	–	–	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 60 Monbijoustrasse–Mühlemattstrasse						
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf dem Velokorridor Mattenhof–Köniz trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden. Die Massnahme zielt auf ein verträgliches Nebeneinander von Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr sowie motorisierten Individualverkehr. Auch ist den topographischen Bedingungen Rechnung zu tragen.									
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Vororientierung	–	Längsführung LV (400 CHF/m)	500 m	0.2	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		



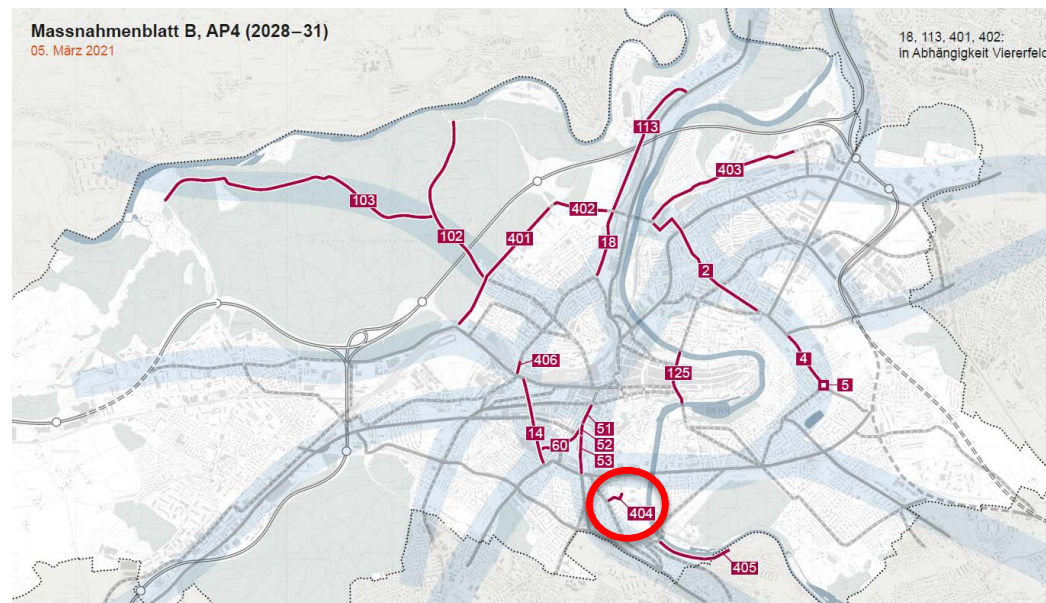
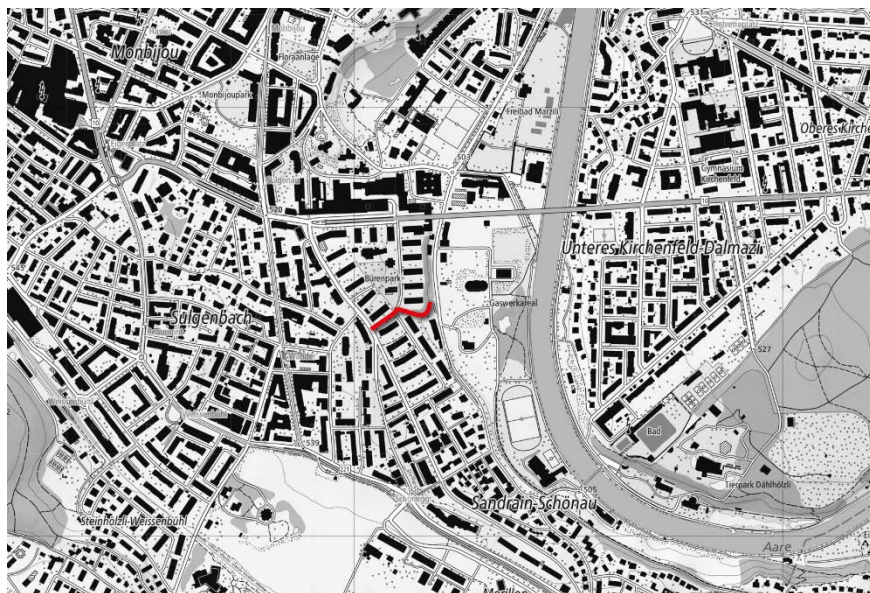
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.22.8	–	–	–	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 403 Scheibenstrasse, Stauffacherstrasse (ab Wylerbad bis Wankdorf City 1)						
Kurzbeschreibung	<p>Diese Massnahme auf dem nördlichen Zubringer zum Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden.</p> <p>Auf der Stauffacherstrasse, Abschnitt Wylerbad bis Wankdorf City 1 sind Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit notwendig, da die PU Wankdorf noch nicht erstellt werden kann. Die übrige Massnahme ist in Verbindung mit der Langsamverkehrsbrücke Breitenrain–Länggasse zu erstellen (BM.LV-Ü.15).</p>									
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	Bernmobil; RBS	Vororientierung	–	Längsführung LV (470 CHF/m)	1'700 m	0.8	Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		



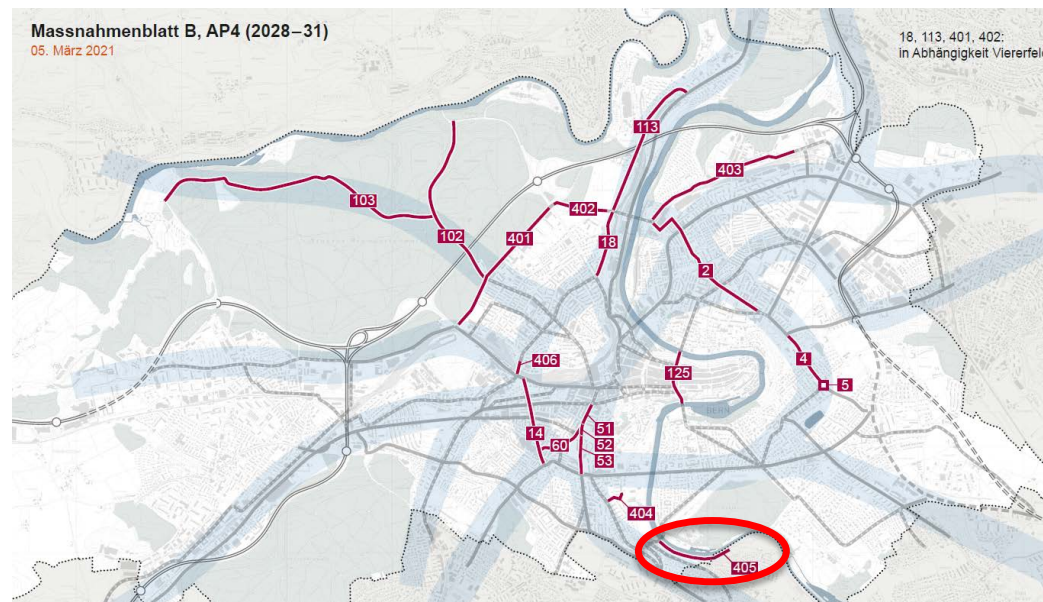
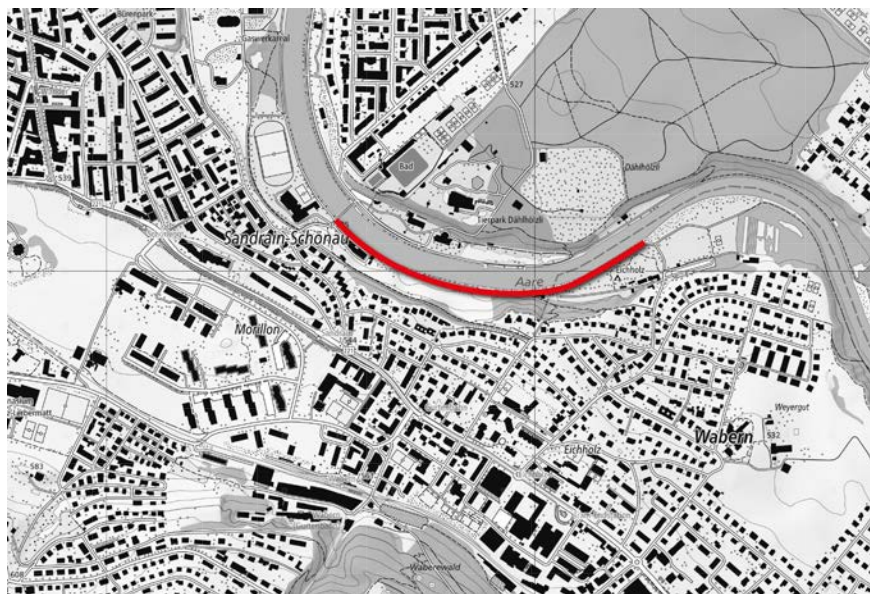
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.LV-Ü.22.9	–	–	–	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 404 Verbindung Bürenstrasse–Sandrainstrasse					
Kurzbeschreibung		Diese Massnahme auf dem Velo-Korridor Monbijou–Wabern trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden. Sie schliesst die Netzlücke vom Velo-Korridor Monbijou–Wabern zum Marzilgebiet und Aareufer.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz	
Stadt Bern	Stadt Bern	–	Vororientierung	–	Längsführung LV (833 CHF/m2)	1'200 m2 (200 m)	1.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG	



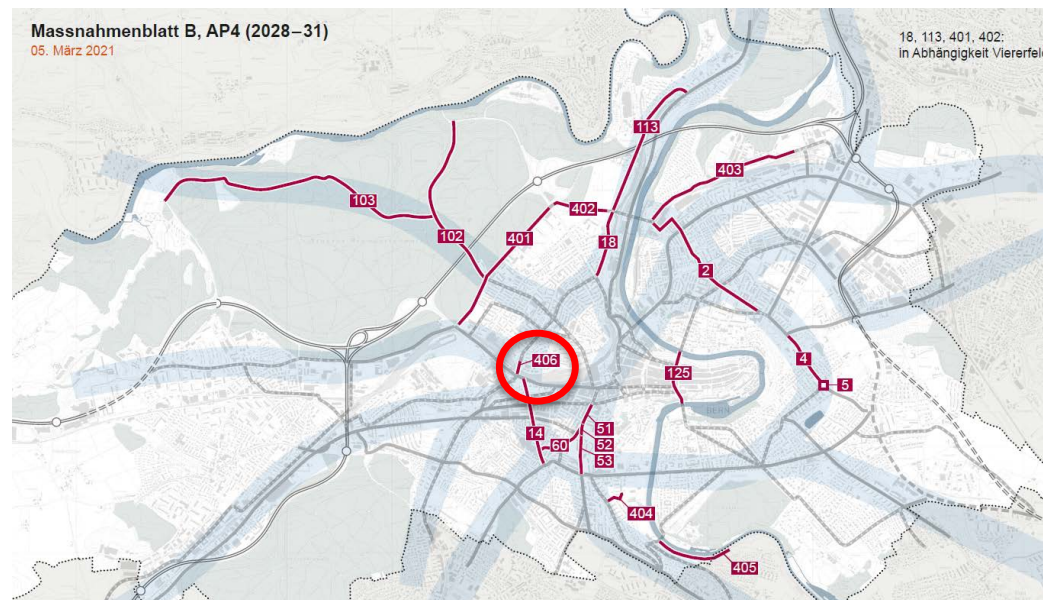
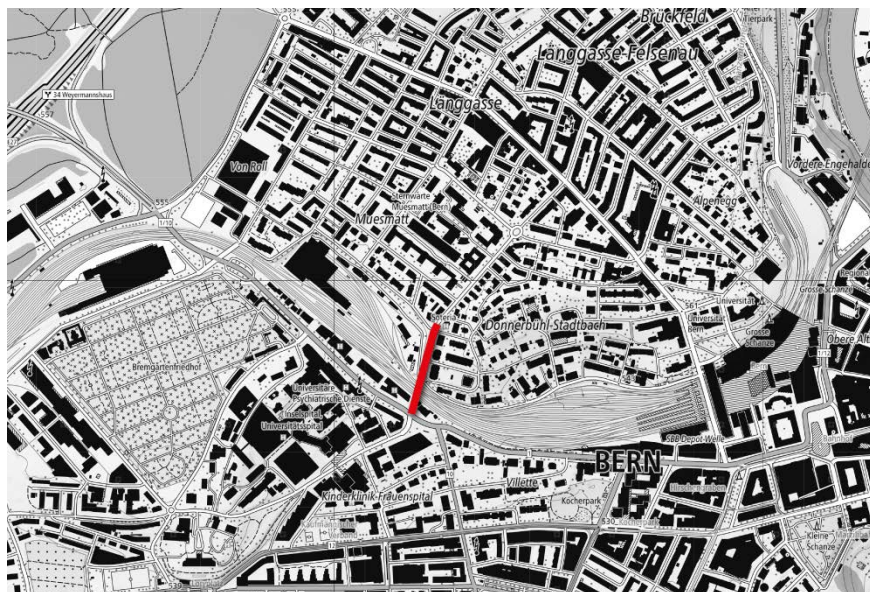
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.22.10	–	–	–	Stadt Bern, 405 Aareweg						
Kurzbeschreibung		<p>Diese Massnahme entlang dem Aareufer trägt zur Realisierung eines Netz von direkten und sicheren Velorouten bei sowie zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region. Es ist eine Verbindung zu schaffen, welche ein Mit- und Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr gewährleistet. Anvisiert wird eine leichte Verbreiterung des Uferwegs sowie eine Signalisierung Fussweg mit ergänzendem Hinweis 'Velos im Schrittempo zugelassen'. Da der Uferweg anschliessend auf Könizer Boden weiterverläuft, ist die Massnahme mit der Gemeinde Köniz zu koordinieren. Ziel ist ein durchgängiges, kohärentes und gemeindeübergreifendes Netz.</p>								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	–	Vororientierung	–	Längsführung LV (1'790 CHF/m)	560 m	1.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		



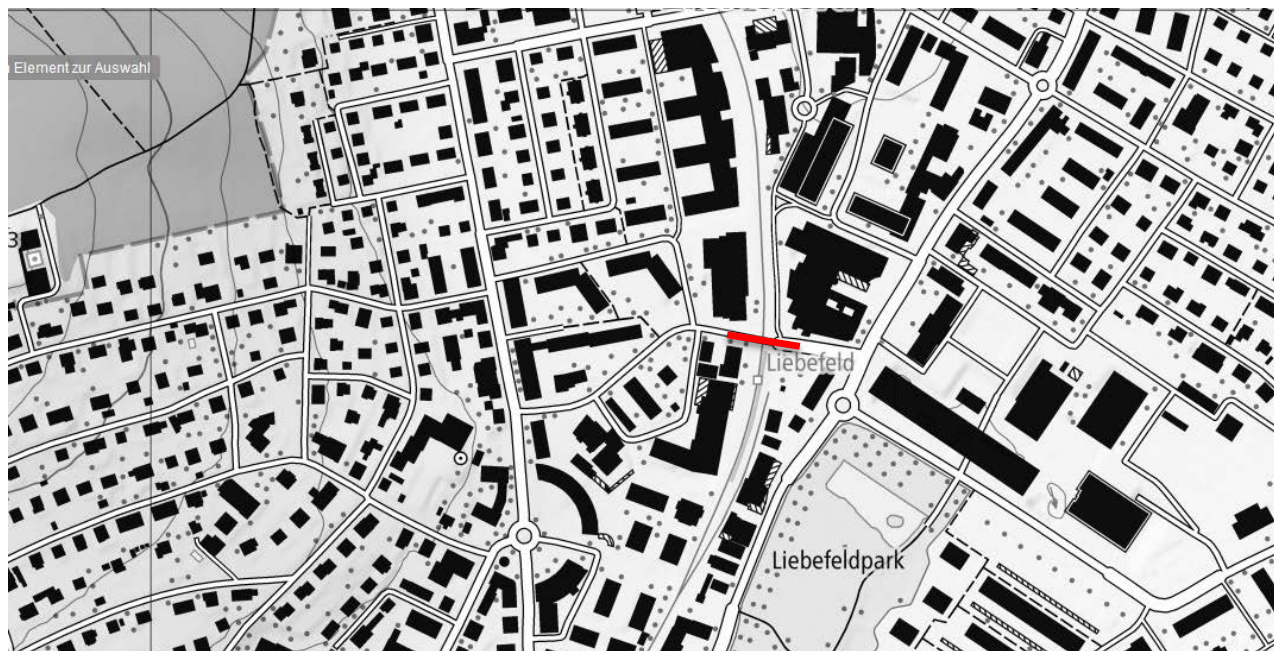
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.LV-Ü.22.11	–	–	–	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 406 Brücke Bühlstrasse					
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden. Mit dieser Massnahme wird die enge Situation im Brückenbereich entschäft und damit die Netzlücke geschlossen. Die Massnahme ist ein Teilabschnitt von A-Massnahme 16 Bühlstrasse: Fahrradstrasse (BM.LV-Ü.21.8).								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz	
Stadt Bern	Stadt Bern	–	Vororientierung	–	Längsführung LV (2'000 CHF/m2)	1'000 m2 (80 m)	2.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG	



Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.LV-Ü.22.12	–	–	–	Köniz, Fuss-/Velounterführung Stationsstrasse					
Kurzbeschreibung	<p>Die BLS plant im Rahmen der Realisierung der Doppelspur den Umbau der enspurigen BLS-Haltestelle Liebefeld in den nächsten Jahren. Eine mögliche Lage der Perrons könnte auf der Stationsstrasse sein, was bedingt, dass der Niveauübergang aufgegeben werden muss. Angesichts des geringen Verkehrsaufkommens ist eine Strassenunterführung nicht gerechtfertigt und auch nicht zweckmässig. Die Konzeptstudie Station Liebefeld sieht für den Fuss- und Veloverkehr eine grosszügige und attraktive Unterführung mit direkten Zugängen zu den Perrons vor. Eine erste verkehrstechnische Grobbeurteilung hat ergeben, dass eine Sperrung der Stationsstrasse machbar ist. Für eine attraktive Fuss- und Veloverkehrsachse sind auf der Stationsstrasse beidseits Massnahmen erforderlich. Die Massnahme ist mit dem Doppelspurausbau und dem Neubau der Haltestelle Liebefeld durch die BLS zu koordinieren.</p>								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz	
Gemeinde Köniz	Gemeinde Köniz	Betroffene TU	Zwischenergebnis	–	Langsamverkehrs-unterführungen (4'166 CHF/m2)	600 m2 (100 m)	2.5	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG	

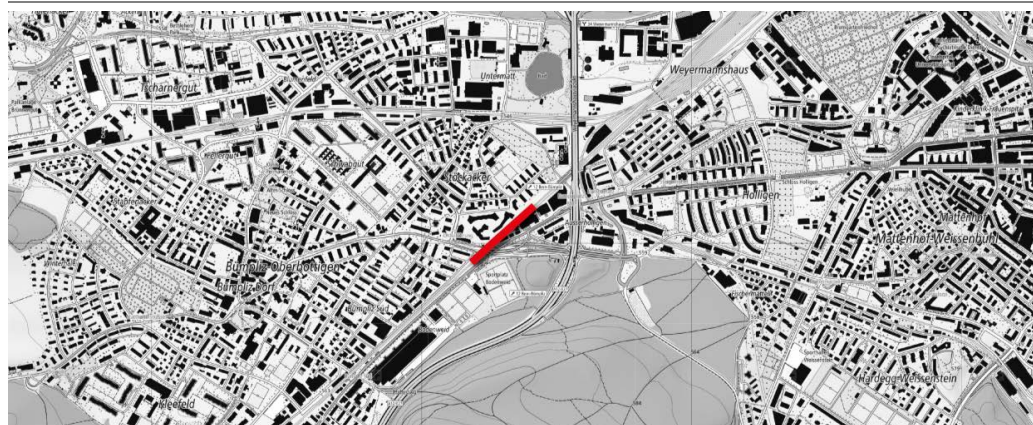


4. Generation					B-Horizont				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.LV-Ü.22.13	LV-N-2	–	–	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Bahnhofweg					

Kurzbeschreibung Erstellen einer direkten Verbindung zwischen Bahnhofweg und Europaplatz entlang der SBB-Überführung für den Fuss- und Veloverkehr. Die fehlende Verbindung Bahnhofweg – Bethlehemstrasse ist eine Netzlücke für den Velo- und Fussverkehr. Mit den im ESP Ausserholligen geplanten Entwicklungen steigt zudem die Bedeutung dieses Wegstückes massiv an. Bereits heute besteht mit der neuen Siedlung Stöckacker Süd ein zusätzlicher Handlungsbedarf im Bezug auf die Schulwegsicherheit. Die Brücke ist überdies ein wichtiges Bindeglied im Velokorridor Bümpliz–Niederwangen, welcher sich durch die Kernagglomeration zieht (siehe AP3-Massnahme LV-W-1-k sowie Korridor Prüfung Vorrangrouten Nr. 90 gemäss Sachplan Veloverkehr). Mit dieser Massnahme wird eine direkte, durchgehende Verbindung der Stadtteile II (Länggassquartier) und VI (Bümpliz-Bethlehem) ermöglicht. Ziele der Massnahme:

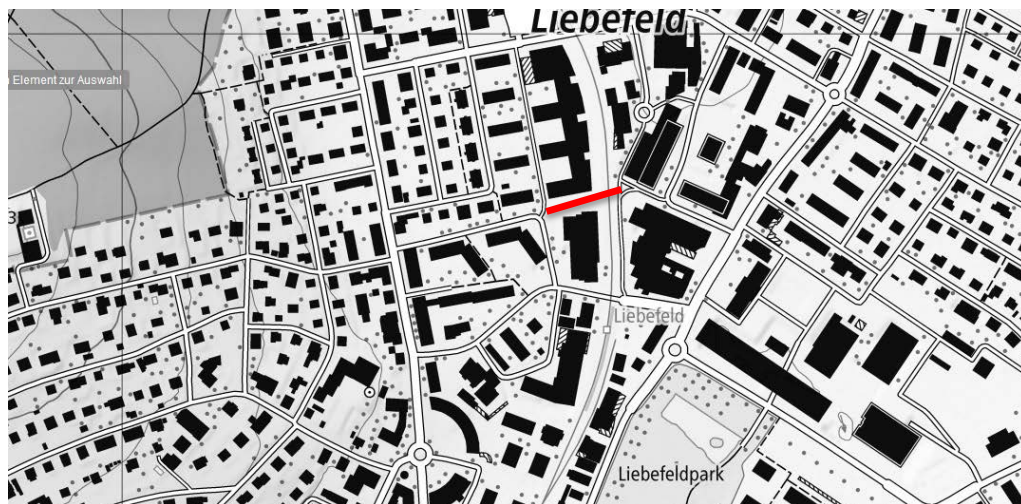
- Die Verbindung soll grossräumig die Funktion eines Verbindungsglieds zwischen Bümpliz Süd – Niederwangen und dem ESP Bern – Ausserholligen, dem Umsteigeknoten Europaplatz und dem Arbeitsplatzentwicklungsbereich Weyermanns Haus Ost, übernehmen.
- Sicheres Queren der Bernstrasse und eine sichere und attraktive Umfahrungsmöglichkeit der hochbelasteten Freiburgstrasse (Parallelroute).
- Eine sichere und direkte Verbindung schafft die bessere Vernetzung der Quartiere und entschärft die Situation des zweimaligen Querens von Hauptverkehrsachsen für die Schulkinder.
- Die Brücke ist voraussichtlich Bestandteil der Velovorrangroute Wangental-Bern.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	TBA-OIK II; betroffene TU	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (3'333 CHF/m2)	(1'500 m2) 250 m	5.0	Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

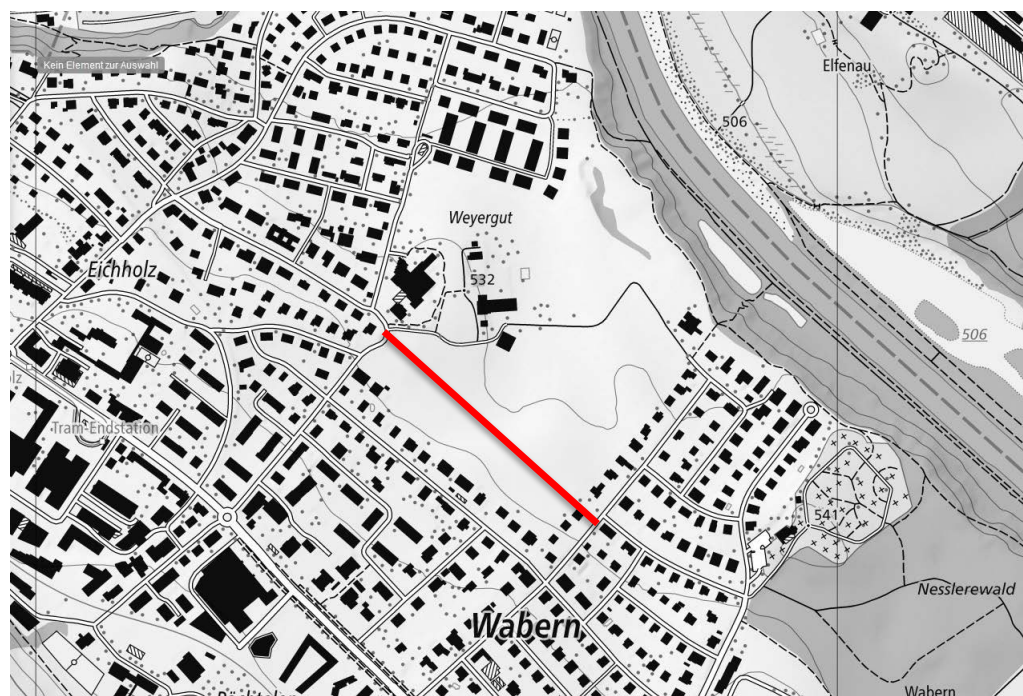


Berich Studie Bümpliz / Knoten Bern-Bethlehemstr.; Massnahmen 2.1 / 3.1

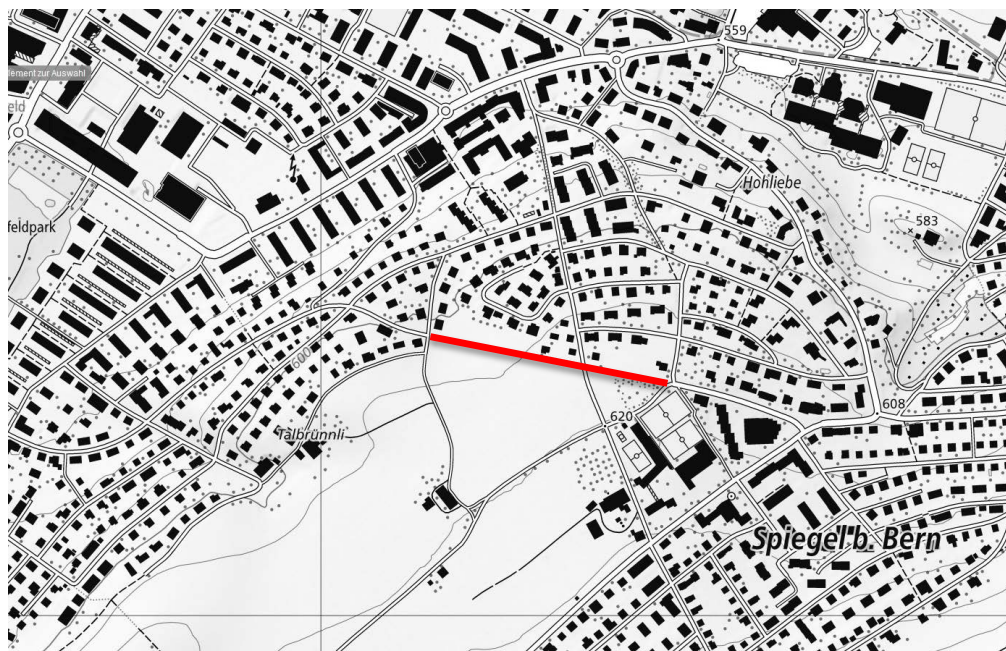
4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.22.14	–	–		Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, Thomasweg–Kohlenweg				
Kurzbeschreibung	<p>Die Bahnlinie der S6 zerschneidet das Quartier Liebefeld empfindlich. Dieses Phänomen zeigt sich auch zwischen der Waldeggstrasse und der Stationsstrasse, wo sich das Quartier in den letzten Jahren stark umstrukturiert hat und sich Betriebe mit einigen hundert Arbeitsplätzen angesiedelt haben. Die mangelnde Durchlässigkeit ist störend. Die Zugänglichkeit zum Zentrum Liebefeld (Schwarzenburgstrasse) ist erschwert. Zwischen den Quartieren Liebefeld und Gartenstadt besteht insbesondere auch wegen der Barrierewirkung der Bahn grundsätzlich ein Defizit für den Fuss- und Veloverkehr. Diese Massnahme wird aus technischen und finanziellen Gründen im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau der BLS (analog Wabern–Kleinwabern) durchgeführt. Der Zeitpunkt des Starts ist somit an das Projekt der BLS gekoppelt.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Funktionale und gestalterische Aufwertung der Verbindung Thomasweg–Kohlenweg als Langsamverkehrsachse (prioritär für Fussverkehr) von der Schwarzenburgstrasse bis zur Könizstrasse mit attraktiver, übersichtlicher Bahnunterführung (alternativ ist eine Querung à Niveau denkbar) - Ausbau, Aufwertung und Vernetzung der Langsamverkehrsanlagen - Verkürzung der Ost-West-Verbindung 							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	Gemeinde Köniz	BLS	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (2'333 CHF/m2)	600 m2 (100 m)	1.4	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.22.15	LV-N-4	–	–	Köniz, Wabern, Fuss-/Veloverbindung Weyergut				
Kurzbeschreibung	Im Weyergut in Wabern (Köniz) wird als Alternativroute zur kantonalen Seftigenstrasse die Alltags- und Freizeitroute zwischen Belp (Flughafen)–Rubigen–Münsingen und der Berner Innenstadt mit einem sicheren, durchgehenden Radweg ergänzt.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	Gemeinde Köniz	TBA-DLZ, betroffene TU, Schweiz Mobil	Zwischenergebnis	Aufnahme in Sachplan Veloverkehr (SVV)	Längsführung LV (2'290m)	350 m	0.8	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.22.16	LV-N-6	–	–	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Feldrain- und Chasseralstrasse				
Kurzbeschreibung		Zur Erschliessung des Quartiers wird der Radweg zwischen der Feldrainstrasse und der Chasseralstrasse ergänzt. Die Verbindung schliesst eine kommunale Netzlücke im Fuss- und Veloverkehrsnetz und ermöglicht zukünftig eine direkte Verbindung zum Zentrum von Köniz (inkl. Bahnhof). Längere Umwege durch das Quartier können vermieden werden, wodurch die Attraktivität des Veloverkehrs gefördert wird.						
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	Gemeinde Köniz		Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (2'380 CHF/m2)	2'100 m2 (350 m)	5.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



4. Generation B-Horizont

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.22.17	–	–	–	Umsetzung Velohauptroute Neueneegg–Laupen, Abschnitt 4.2 Wyderain–Ramsere

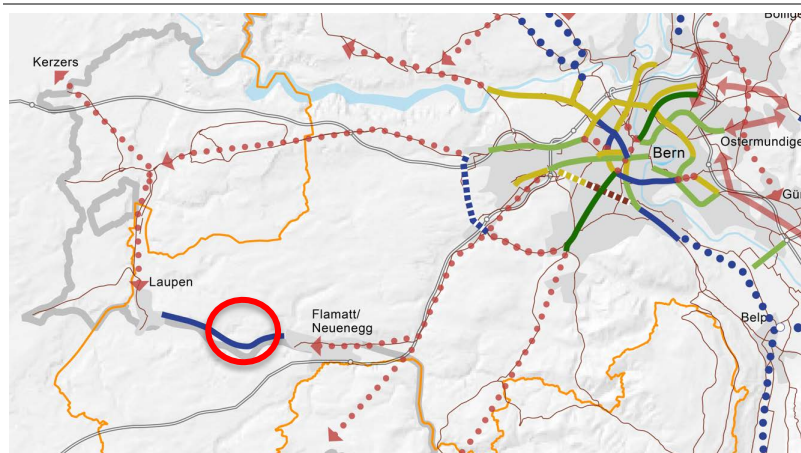
Kurzbeschreibung Die Massnahme trägt zur Realisierung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr (insbesondere bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velohaupttrouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Die Velohaupttrouten dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration.

Zwischen Laupen und Neueneegg wird der Velofreizeitverkehr entlang der Sense geführt, während der Veloalltagsverkehr auf der Kantonsstrasse stattfindet. Die Kantonsstrasse ist eng und gefährlich für den Veloverkehr. In der Korridorstudie «Veloverkehr Laupen–Neueneegg» (TBA, 2019) wurden verschiedene Varianten der Linienführung untersucht. Der Variantenvergleich schliesst mit folgenden Bestvarianten: Abschnitt 4.1 Laupen–Wyderain: Führung entlang der Kantonsstrasse sowie Wyderain = Bahnquerung ohne Verlegung KS; Abschnitt 4.2 Wyderain–Ramsere: Führung auf bestehendem Flurweg entlang der Bahn; Abschnitt 4.3 Ramsere–Neueneegg: Führung über bestehende Wege, ev. zusammen mit Fussverkehr.

In einem ersten Schritt soll das Teilstück 4.2 Wyderain–Ramsere realisiert werden. Massnahmen: Zweirichtungsradweg, zum grössten Teil auf bestehenden Güterstrassen, die asphaltiert werden. Wo sich der geplante Velo- und der bestehende Wanderweg räumlich überschneiden, besteht ein erhöhter Koordinationsbedarf. Eine mögliche Verlegung der nationalen Wanderroute 2 (Trans Swiss Trail) auf die gegenüberliegende Sense-Seite steht zur Diskussion.

Die Umsetzungsmassnahme basiert auf der Planungs-Massnahme LV-W-3-a Korridorstudie Neueneegg–Laupen (0351.3.111) aus der 3. Generation des AP Bern.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Laupen; TBA-OIK II Gemeinde Neueneegg		Gemeinde Laupen; Gemeinde Neueneegg; Berner Wanderwege; SchweizMobil	Zwischenergebnis	Aufnahme in Sachplan Veloverkehr (SVV)	Längsführung LV (643 CHF/m)	1'800 m	1.2	–



Auszug Karte Umsetzungshorizonte und verbleibender Handlungsbedarf Velohaupttrouten

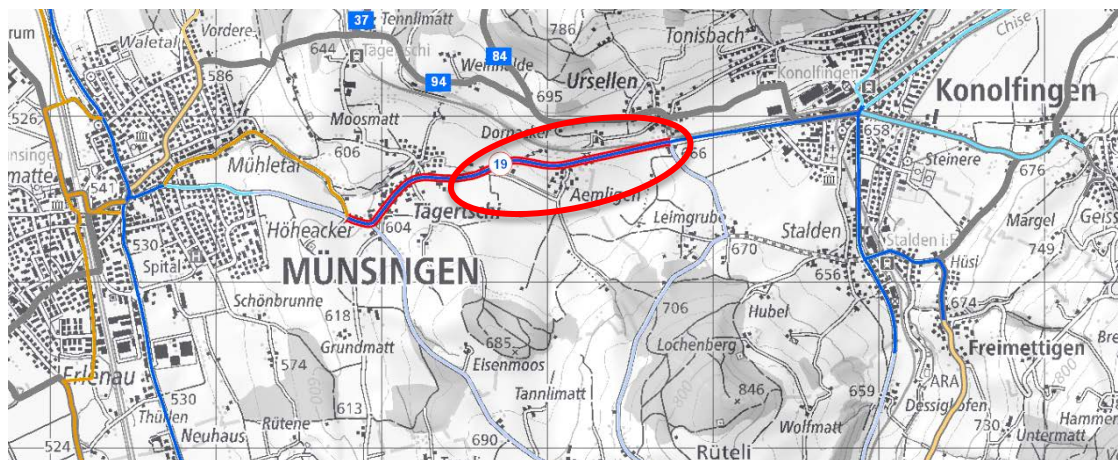


Linienführung Gesamtroute und Hervorhebung Massnahme (Abschnitte 4.2; rot)

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.22.19	Teil von LV-S-10	–	0351.3.085	Tägertschi–Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit

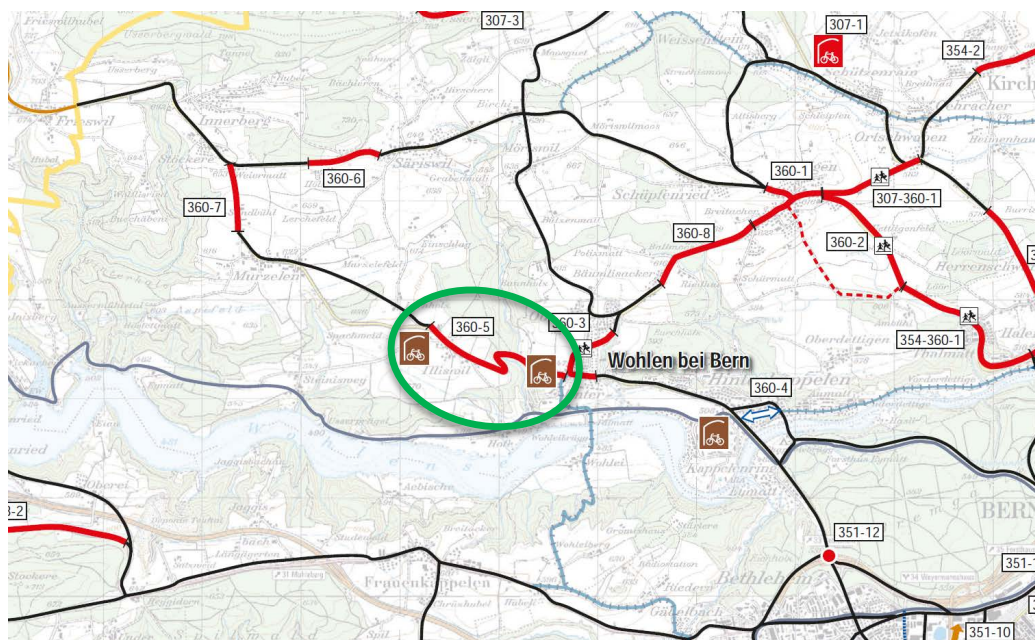
Kurzbeschreibung Auf der Kantonsstrasse zwischen Münsingen und Konolfingen sind die Standards für "Velofahrende längs" nicht erfüllt. Im Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern ist der Abschnitt Bestandteil der qualitativen Netzlücke (Nr. 19); der Abschnitt im Innerortsbereich von Tägertschi und bis zum Ortseingang von Münsingen wird über die Massnahme BM-LV-Ü.21.26 im A-Horizont abgedeckt.
 Mit der Aufwertungsmassnahme wird die Sicherheit für Velofahrende stark erhöht. Dies führt zu einer Attraktivitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Verbesserung des Modalsplits zugunsten einer MIV-armen Mobilität.
 Die Massnahmen müssen noch im Detail definiert werden. Grundsätzlich kommen ein Ausbau des Strassenquerschnittes für das Markieren eines Radweges oder ein separater Radweg in Frage.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Münsingen; Gemeinde Konolfingen	TBA-OIK II	Gemeinde Münsingen; Gemeinde Konolfingen; betroffene TU	Vororientierung	–	Längsführung LV (4'444 CHF/m)	900 m	4.0	–



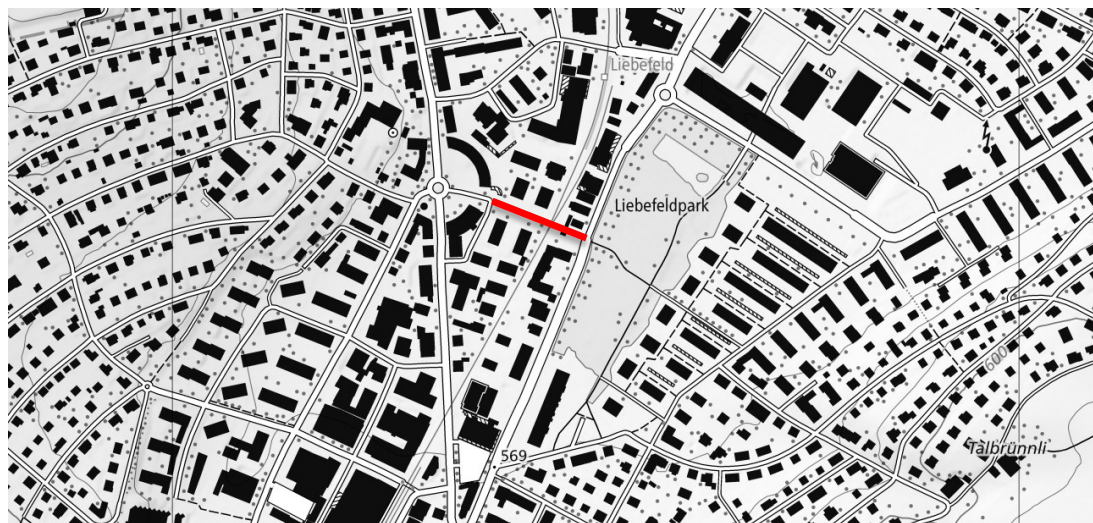
Auszug Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Qualitative Netzlücke 19

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.22.20	LV-S-9	–	–	Wohlen bei Bern, Velomassnahmen Wohlen–Illiswil				
Kurzbeschreibung	Auf der Kantonsstrasse zwischen Illiswil und Unterwohlen bestehen gemäss Standards des Kantons Bern Defizite für Velofahrende längs (Netzlücke 360-5). Mit der Umsetzung der Massnahme werden die Defizite behoben und die Verkehrssicherheit verbessert. Ausserdem wird die Verkehrssicherheit für Velofahrende erhöht (Schulwegsicherung), die Attraktivität für den Langsamverkehr gestärkt und eine Verbesserung im Modalsplit und der Multimodalität ermöglicht.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Wohlen bei Bern	TBA-OIK II	Gemeinde Wohlen b. Bern; Betroffene TU; AWN/Forstdienst	Vororientierung	–	Längsführung LV (1'400 CHF/m)	1'000 m	1.4	–

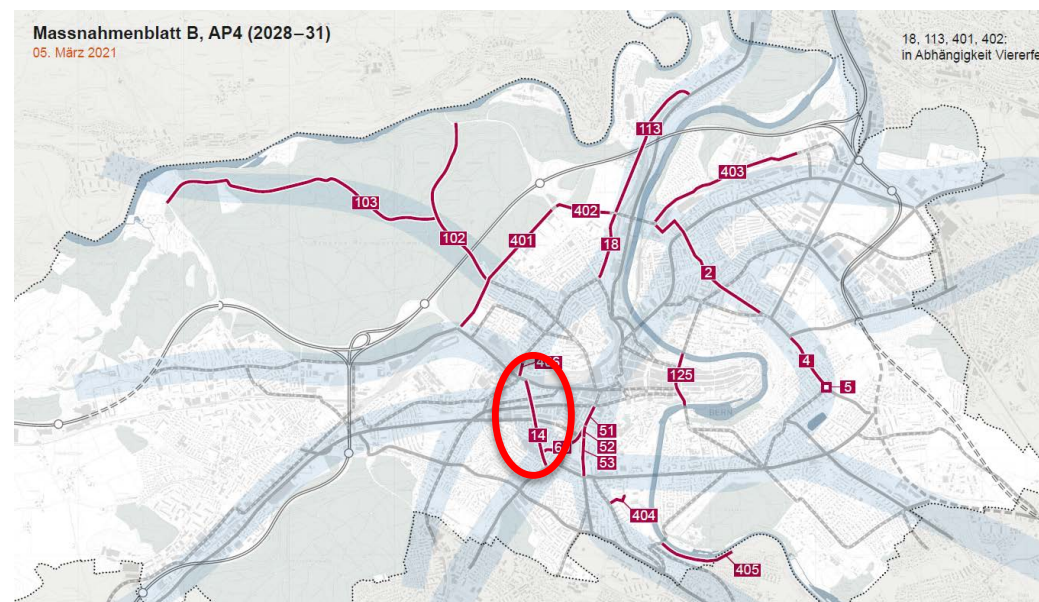
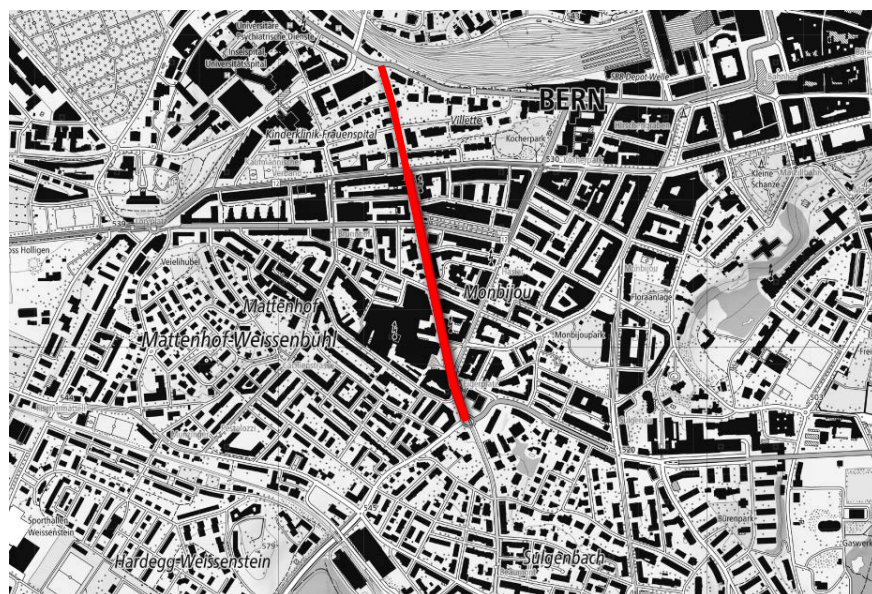


Auszug Handlungsbedarf Regionale Velonetzung Bern-Mittelland, RKBM 2014

4. Generation		B-Horizont							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.LV-Ü.22.21	LV-N-12	–	0351.3.077	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Neuhausplatz–Liebefeldpark					
Kurzbeschreibung	<p>Die Bahnlinie der S6 zerschneidet das Quartier Liebefeld empfindlich. Besonders markant zeigt sich dies zwischen der Stationsstrasse und dem Brühlplatz. Die mangelnde Durchlässigkeit ist störend und zwingt zu grossen Umwegen. Die Zugänglichkeit aus dem Quartier Gartenstadt und dem Neuhausplatz zum Liebefeld Park ist erschwert, auch umgekehrt aus dem Bereich der Wabersackerstrasse zum Quartierzentrum am Neuhausplatz.</p> <p>Diese Massnahme steht im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung Liebefeld Mitte und soll aus platztechnischen und finanziellen Gründen zeitgleich mit dieser Entwicklung umgesetzt werden.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer sicheren, stadträumlich attraktiven Langsamverkehrsverbindung zwischen Neuhausplatz und Schwarzenburgstrasse / Park Liebefeld - Realisieren einer attraktiven, übersichtlichen Bahnunterführung für den Langsamverkehr mit Zugängen zu den Perronanlagen der S-Bahnstation Liebefeld - Ausbau, Aufwertung und Vernetzung der Langsamverkehrsanlagen - Verkürzung der Ost-West-Verbindung <p>Die Massnahme ist mit dem Doppelspurausbau durch die BLS zu koordinieren.</p>								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz	
Gemeinde Köniz	Gemeinde Köniz	betroffene TU	Zwischenergebnis	–	Langsamverkehrsunterführungen (3'200 CHF/m2)	750 m2 (150 m)	2.4	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG	

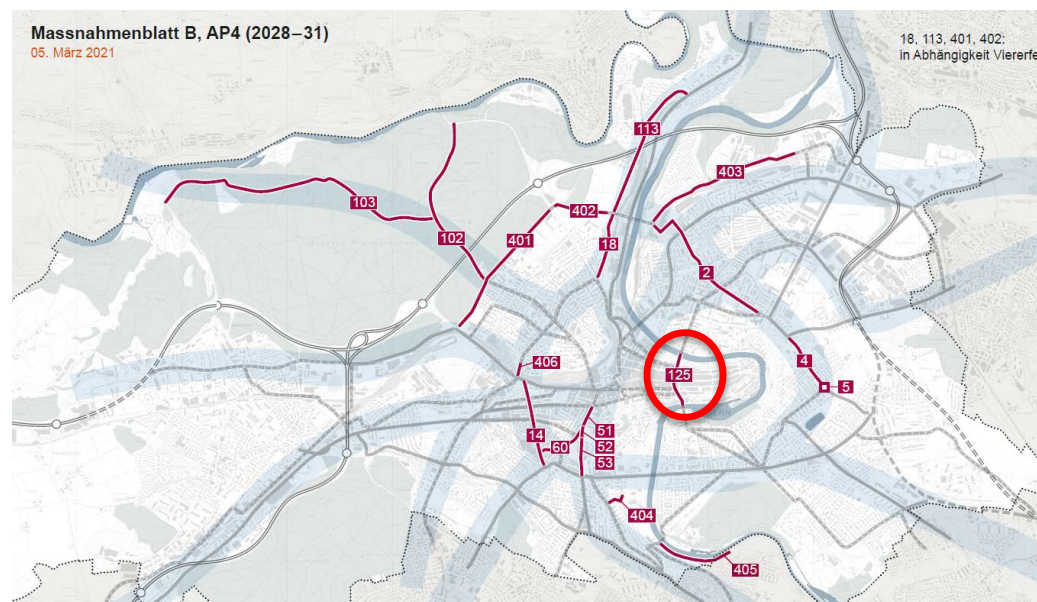
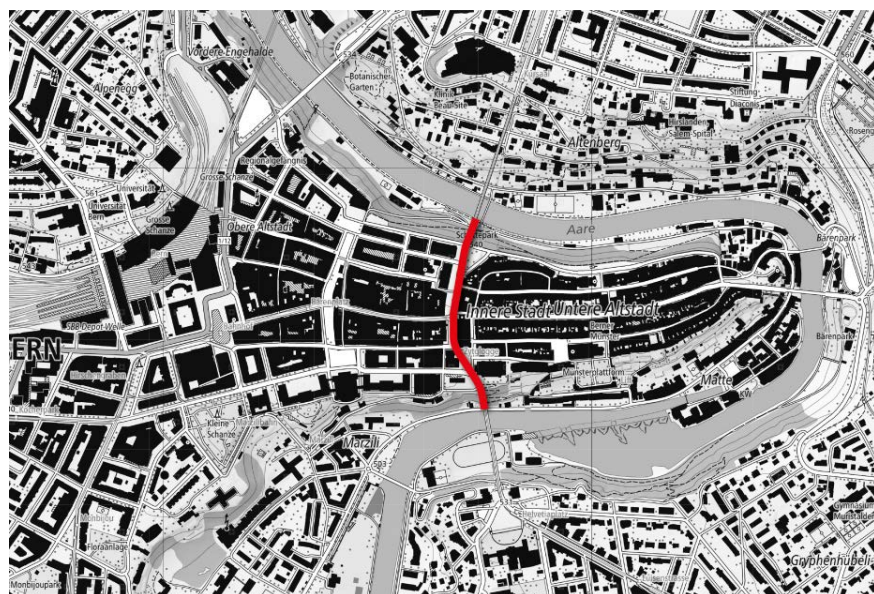


4. Generation		B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.22.22	LV-W-1-k-b	–	0351.3.106	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 14 Zieglerstrasse (Eigerplatz–Inselplatz)						
Kurzbeschreibung		Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden.								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (2'250 CHF/m)	800 m	1.8	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		



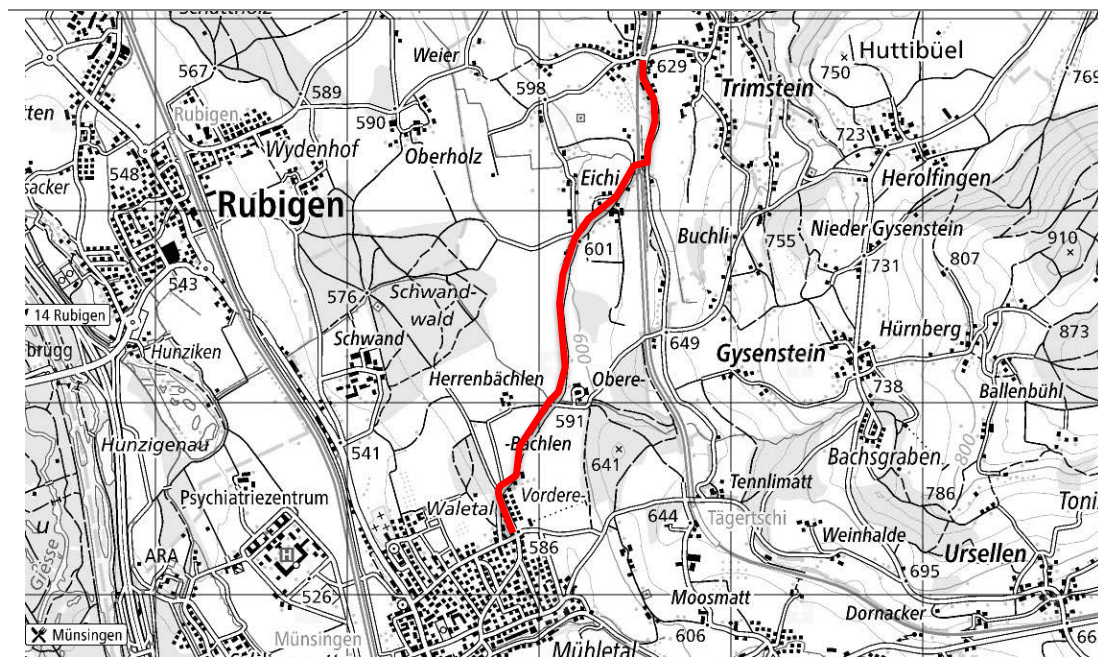
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.LV-Ü.22.23	LV-W-1-k-c	–	–	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 125 Verbindung Kornhausbrücke–Kirchenfeldbrücke					
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf der Velohaupttroute Innenstadt trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden.								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz	
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (550 CHF/m2)	1'800 m2 (450 m)	1.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG	

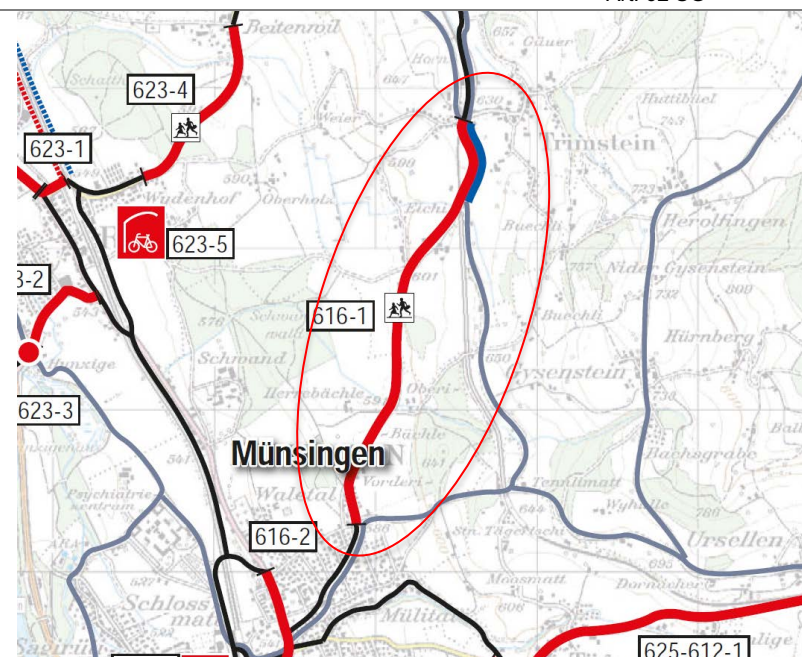


Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.22.25	Teil von LV-S-14 (2)	–	0351.3.092	Münsingen, Fuss- und Veloverbindung Trimstein – Münsingen				
Kurzbeschreibung		Die Achse Dorfstrasse – Eichi – Obere/Vordere Bächlen verbindet die beiden Ortsteile Trimstein und Münsingen miteinander und stellt eine wichtige Verbindung für den Schulverkehr dar. In der Schwachstellenerhebung des Region 2014 wurde für die Achse ein Handlungsbedarf für den Veloverkehr festgestellt (616-1), welcher nun behoben werden soll. Mit einer Aufwertung der Verbindung soll die Verkehrssicherheit generell und insbesondere für den Veloverkehr, deutlich verbessert werden und die beiden Ortsteile stärker miteinander verbunden werden.						
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Münsingen	Gemeinde Münsingen	Bernmobil	Vororientierung	–	Längsführung LV (577 CHF/m)	2'600 m	1.5	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



Verortung Massnahme



Auszug Handlungsbedarf Regionale Velonetzung Bern-Mittelland, RKBM 2014

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.22.26	-	-	-	Belp, Schliessen Netzlücken Fuss- und Velowegenetz, 2. Etappe

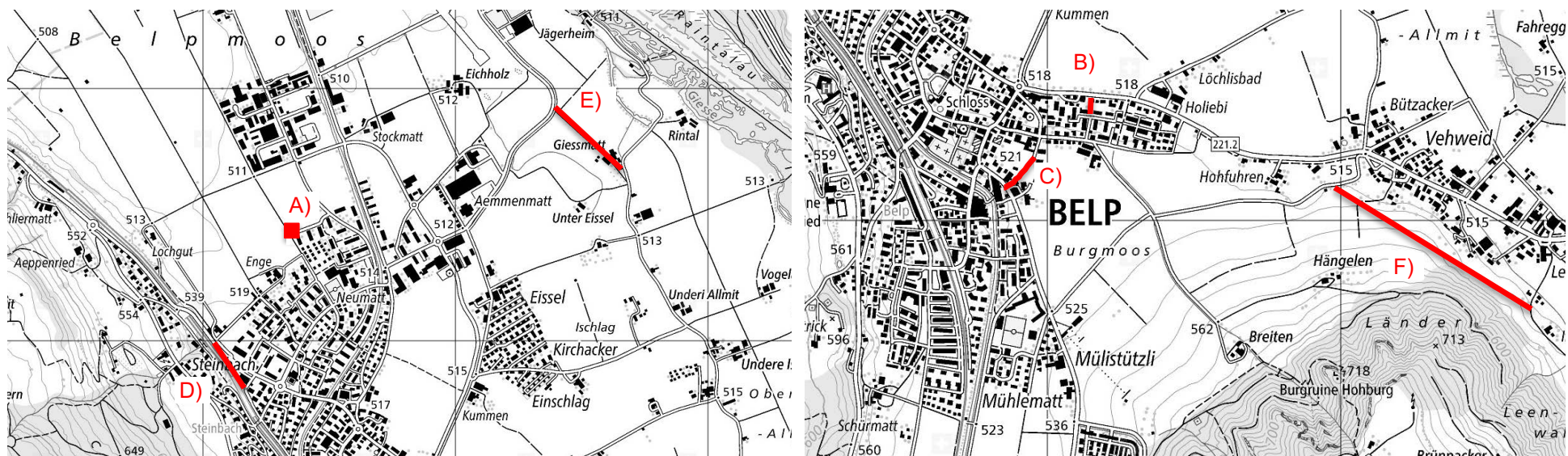
Kurzbeschreibung

Die Gemeinde Belp stellt eine dynamische Agglomerationsgemeinde von Bern dar. Die adäquate Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs stellt einen wesentlichen Indikator für die Qualität des Lebensraums dar. Funktional und gestalterisch gute Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr sind damit nicht nur ein Anliegen der Verkehrsplanung, sondern weisen starke Verknüpfungen zur Freiraumgestaltung, zum Städtebau sowie zur sozialen Benutzbarkeit des öffentlichen Raumes auf.

Um den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Modal Split innerhalb der Gemeinde sowie auch für den regionalen Pendlerverkehr deutlich zu steigern, sieht die Gemeinde an definierten Schlüsselstellen einen Handlungsbedarf zum Schliessen von physischen Netzlücken vor. Mit dem Schliessen der Netzlücken werden Direktverbindungen zum kantonalen Veloverkehrs- und Wanderwegenetz ermöglicht und können Alternativen zu stark befahrenen Achsen angeboten werden :

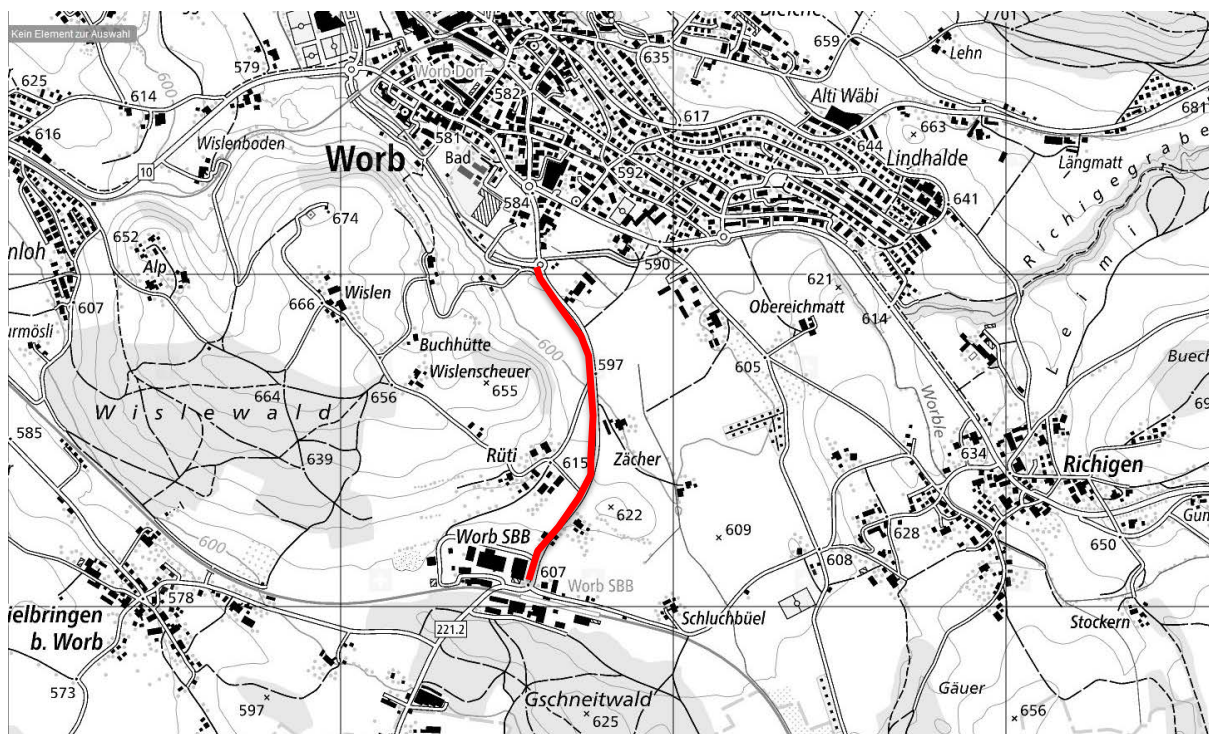
A) Hühnerhubel (30 m), B) Montenachweg – Viehweidstrasse (55 m), C) Mühlestrasse – Hohburgstrasse (140 m), D) Rubigenstrasse – Lindenhofweg/Bahnhof Belp Steinbach (220 m), E) Giessmatt (370 m), F) Lehn – Hängelenweg (800 m). Die Massnahmen stehen im engen Zusammenhang mit BM.LV-Ü.21.39 im A-Horizont sowie teilweise mit den Planungen zu den regionalen Velohaupttrouten (z.B. D+E).

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Belp	Gemeinde Belp	ggf. Private	Vororientierung	-	Längsführung LV (1'770 CHF/m)	1'615 m	2.86	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

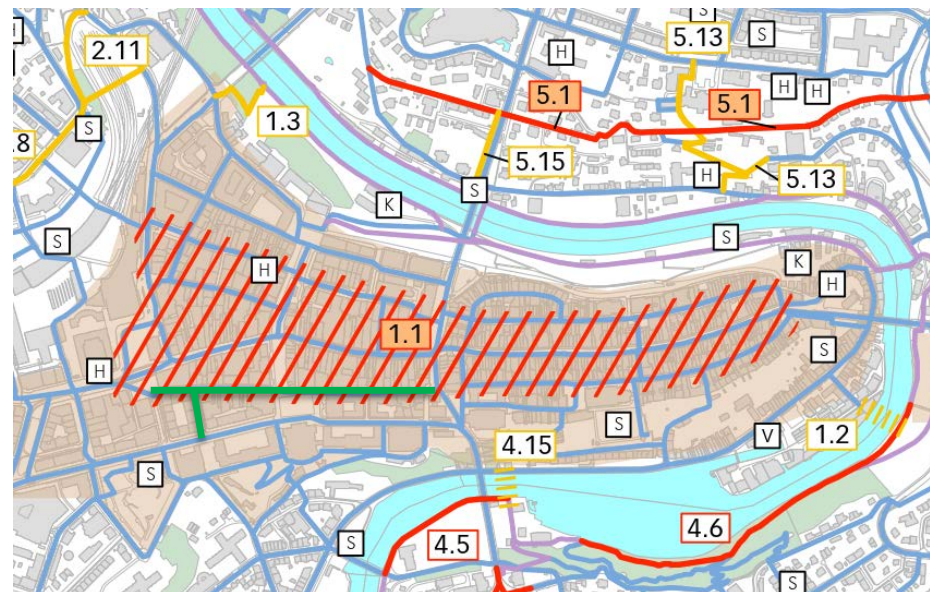
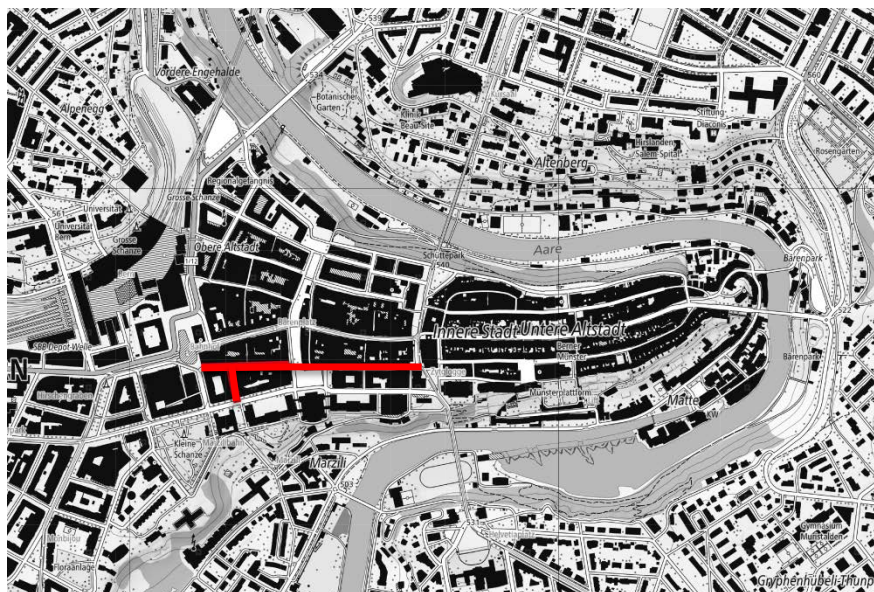


Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.LV-Ü.22.27	LV-S-12	–	0351.3.087	Worb, Rubigenstrasse, Sicherheit des Veloverkehrs				
Kurzbeschreibung	<p>Die Rubigenstrasse in Worb ist die Verbindungsstrasse zwischen Worb Dorf und Worb SBB. Das Verkehrsaufkommen wächst jährlich um 1 %, dies verschärft die Defizite für den Langsamverkehr, insbesondere für den Veloverkehr in Längsrichtung. Die Massnahmen erhöhen die Verkehrssicherheit für Velofahrende und stärken die Attraktivität für den Langsamverkehr.</p> <p>Mögliche Massnahmen sind ein Ausbau des Strassenquerschnitts für Radstreifen ein-/beidseitig, eine Umgestaltung der Kreuzung Rütieweg sowie eine Abbiegehilfe bei der Einmündung Stationstrasse.</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Worb	TBA-OIK II	Gemeinde Worb; Bernmobil	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (2'000 CHF/m)	1'000 m	2.0	–

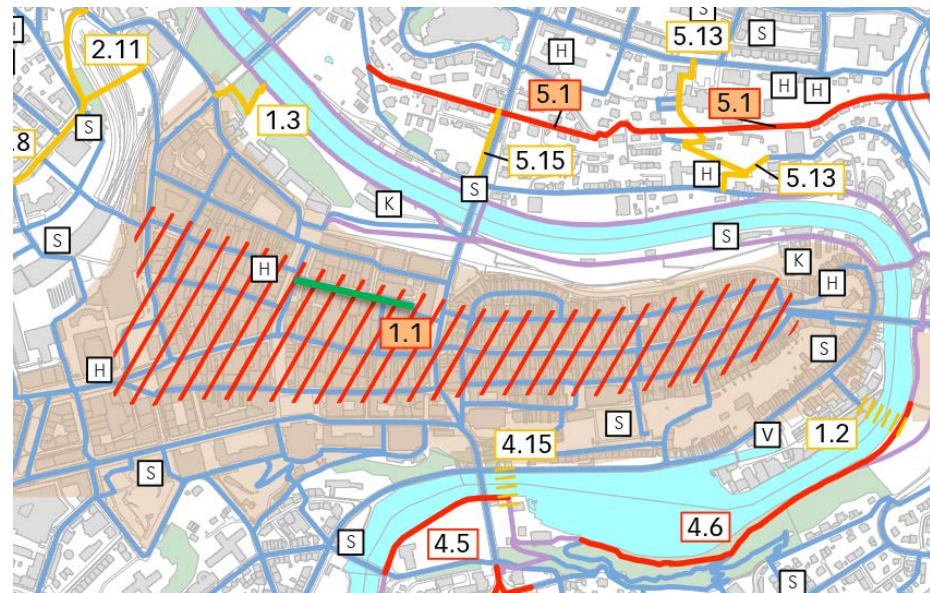
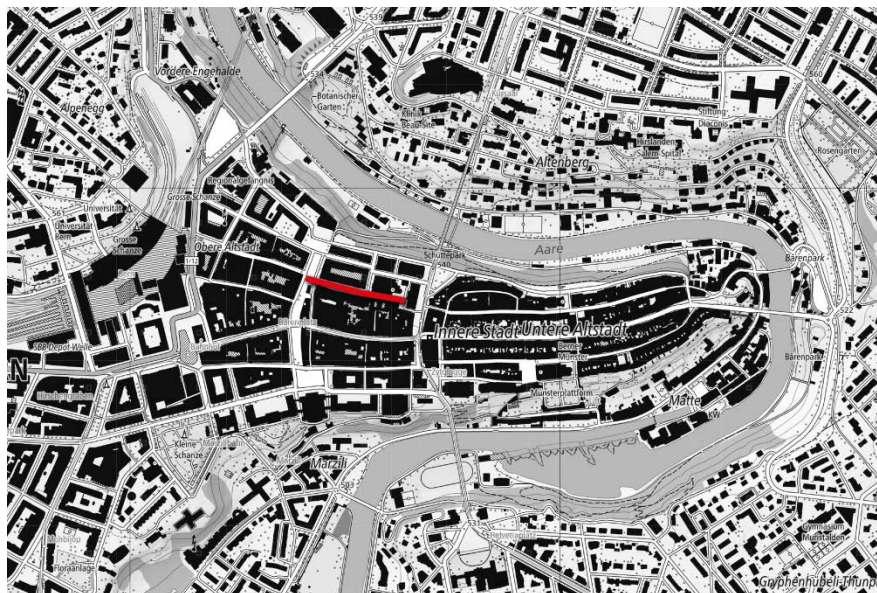


4. Generation		B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.22.28	–	–	–	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schauplatzgasse/Gurtengasse/Amtshausgasse						
Kurzbeschreibung	Eine fussgängerfreundliche Innenstadt verlangt eine bessere Verteilung der Fussgängerströme und eine erhöhte Aufenthaltsqualität in den Gassen und Plätzen. Hierzu werden Begegnungsorte mit attraktiver Gestaltung, Sitzgelegenheiten, angenehmer Beleuchtung und guter Orientierung geschaffen. Die Umgestaltung der Schauplatzgasse, Gurtengasse und Amtshausgasse ist Teil der Schlüsselmassnahme 1.1. Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern «Fussgängerfreundliche Innenstadt».									
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	Bernmobil	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (650 CHF/m ²)	7'400 m ² (570 m)	4.8	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		



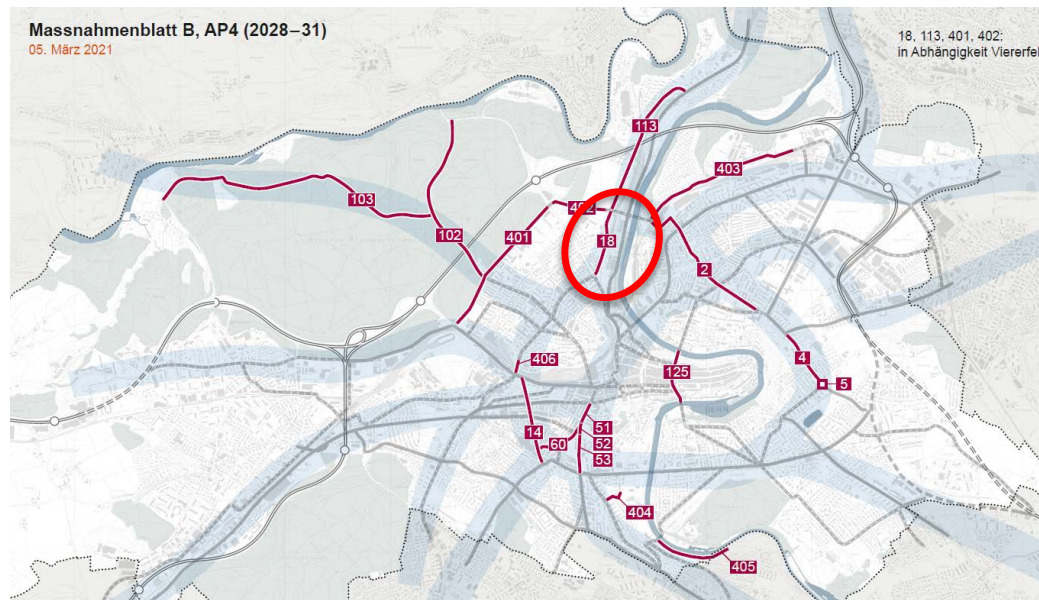
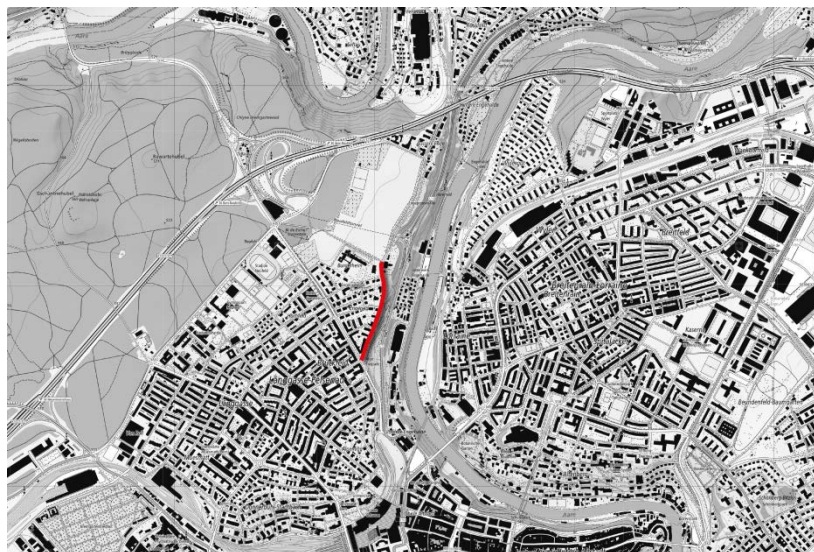
Auszug Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020; Massnahme 1.1 (grüne Linie: Schauplatzgasse, Gurtengasse und Amtshausgasse)

4. Generation		B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.22.29	–	–	–	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Zeughausgasse						
Kurzbeschreibung		Eine fussgängerfreundliche Innenstadt verlangt eine bessere Verteilung der Fussgängerströme und eine erhöhte Aufenthaltsqualität in den Gassen und Plätzen. Hierzu werden Begegnungsorte mit attraktiver Gestaltung, Sitzgelegenheiten, angenehmer Beleuchtung und guter Orientierung geschaffen. Die Umgestaltung der Zeughausgasse ist Teil der Schlüsselmassnahme 1.1. Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern «Fussgängerfreundliche Innenstadt».								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	–	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (650 CHF/m2)	3'300 m2 (220 m)	2.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		



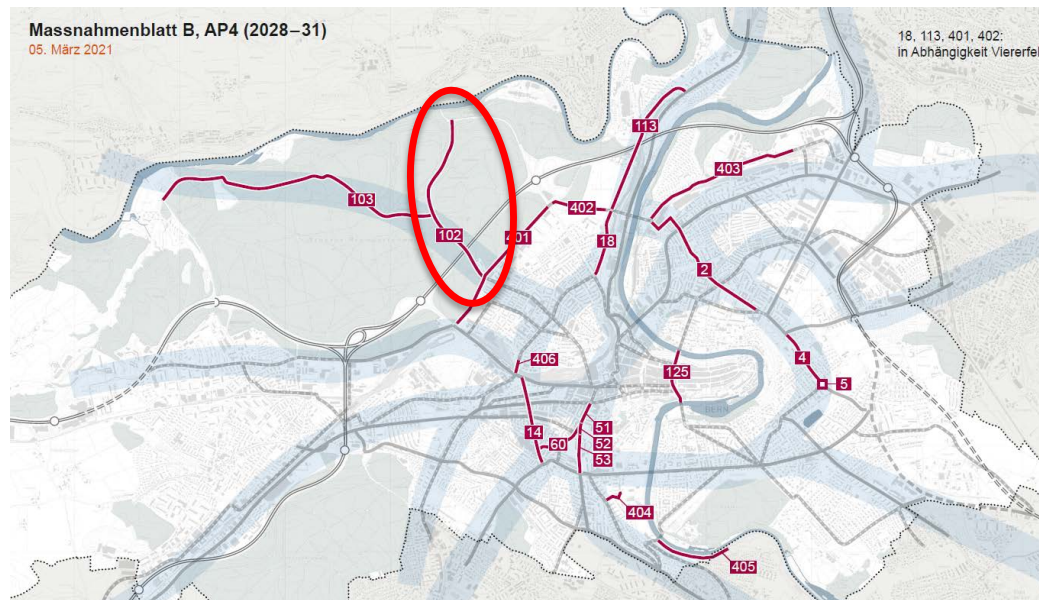
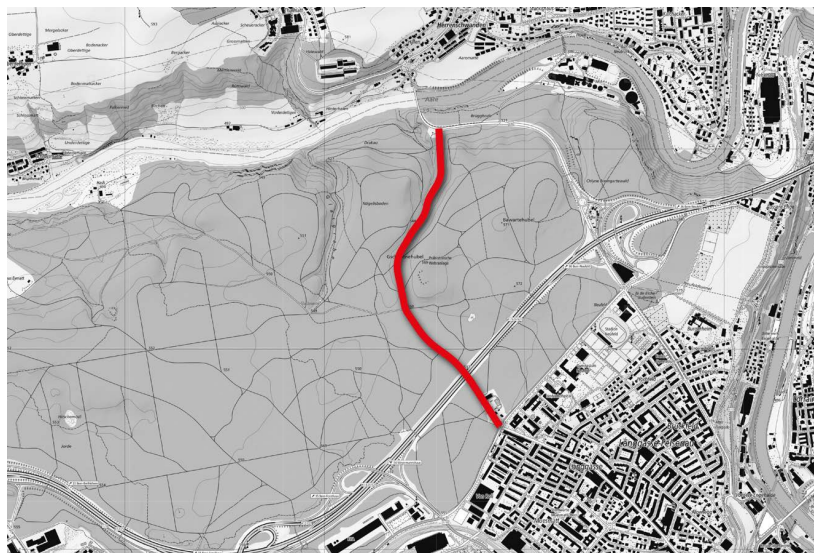
Auszug Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020; Massnahme 1.1 (grüne Linie: Zeughausgasse)

4. Generation		B-Horizont							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.LV-Ü.22.30	LV-W-1-k-b	–	0351.3.106	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 18 Engestrasse bis Fuss-/Veloverbindung Breitenrain–Länggasse					
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden. Es besteht eine Abhängigkeit zur Arealentwicklung Viererfeld.								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz	
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (1'000 CHF/m)	1'000 m	1.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG	



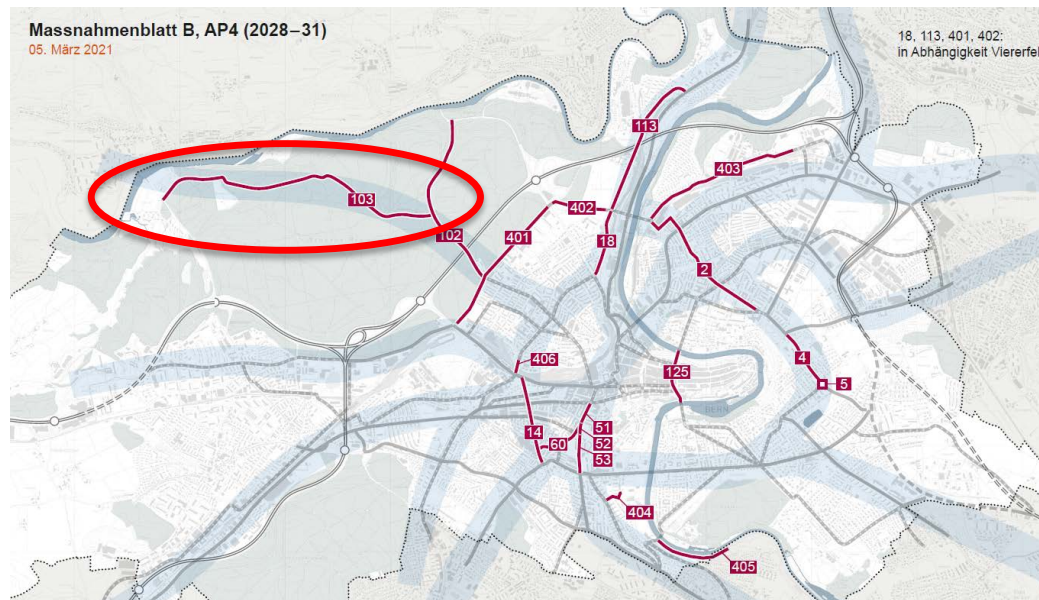
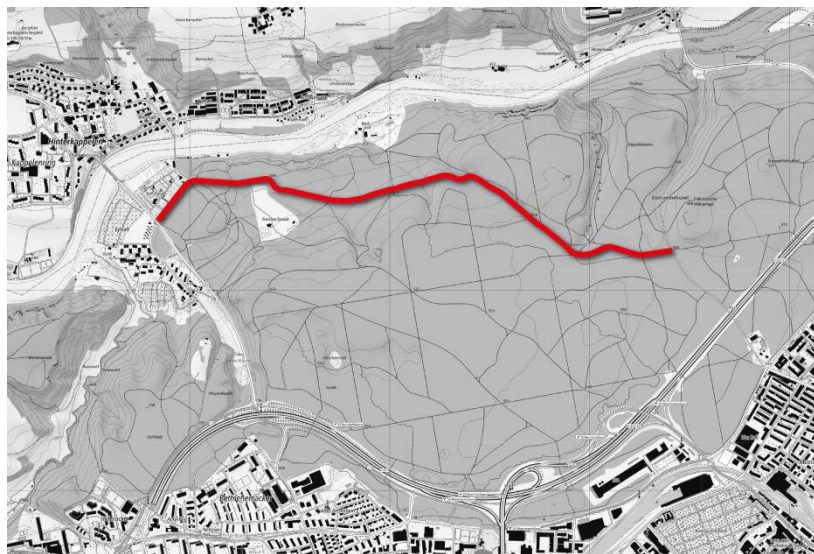
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.22.31	LV-W-1-k-b	–	0351.3.106	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 102 Halenstrasse; Alltagsveloroute						
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf dem Velo-Korridor Länggasse–Bremgartenwald–Wohlen/Kirchlindach trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden.									
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	AWN/Forstdienst	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (175 CHF/m)	1'700 m	0.3	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		



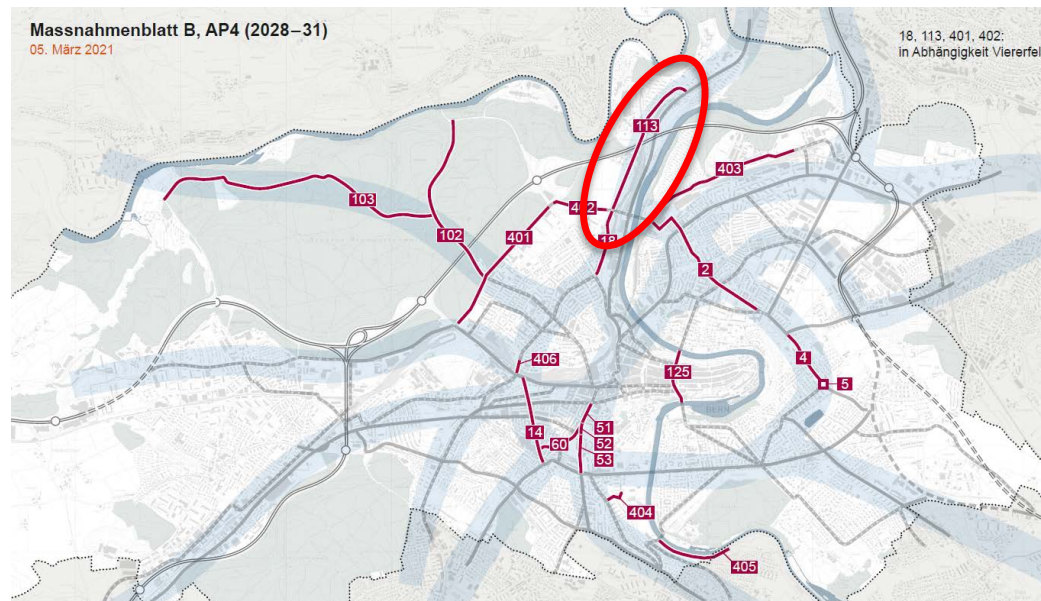
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.LV-Ü.22.32	LV-W-1-k-b	–	0351.3.106	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 103 Nationale Veloroute 8 durch Bremgartenwald Richtung Wohlen; Alltagsveloroute					
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf dem Velo-Korridor Länggasse–Bremgartenwald–Wohlen trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden.								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz	
Stadt Bern	Stadt Bern	AWN/Forstdienst	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (100 CHF/m)	2'900 m	0.3	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG	



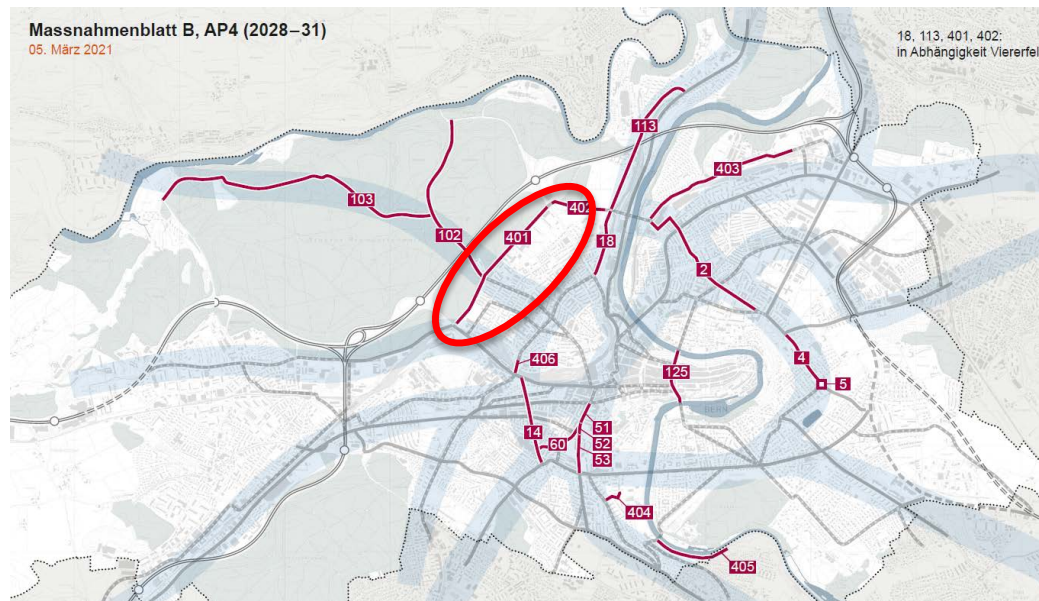
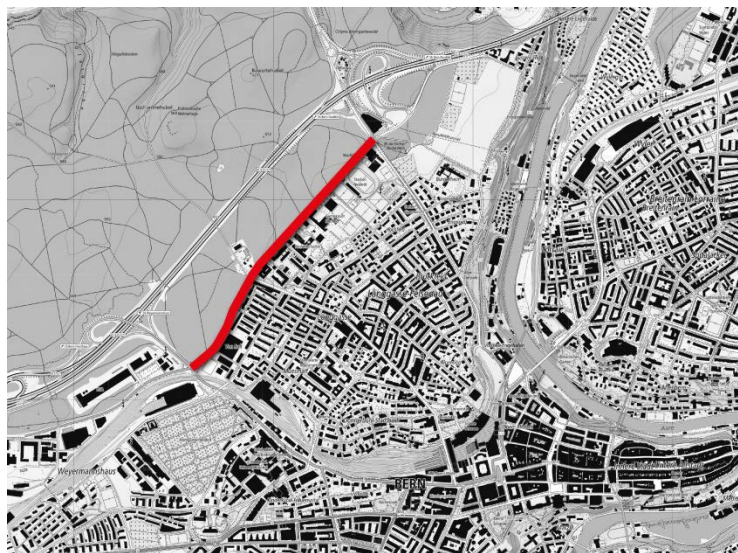
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.LV-Ü.22.33	LV-W-1-k-b	–	0351.3.106	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 113 Engestrasse, Reichenbachstrasse, Kastellweg; Zufahrtsroute Fuss-/Veloerbindung Breitenrain–Länggasse					
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf dem Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden. Es besteht eine Abhängigkeit zur Arealentwicklung Viererfeld.								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz	
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (220 CHF/m)	2'300 m	0.5	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG	



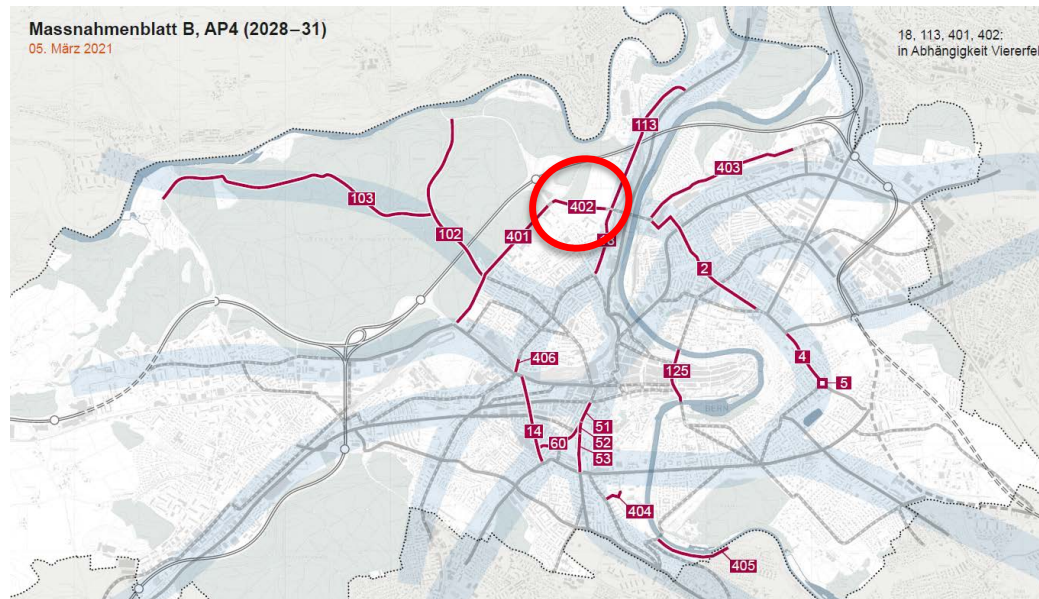
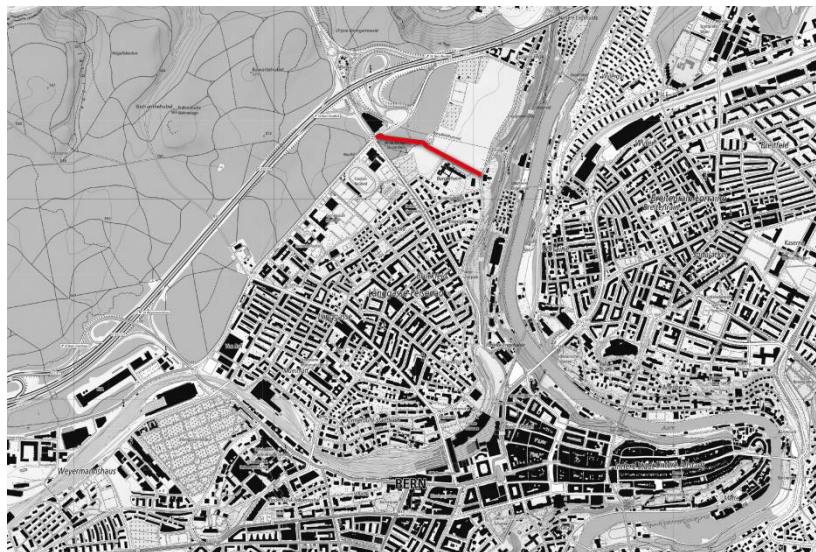
Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.22.34	–	–	–	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 401 Bremgartenstrasse						
Kurzbeschreibung		Diese Massnahme auf dem erweiterten Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden. Es besteht eine Abhängigkeit zur Arealentwicklung Viererfeld.								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU; AWN/Forstdienst	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (1'000 CHF/m)	1'500 m	1.5	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		



Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BM.LV-Ü.22.35	–	–	–	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 402 Erschliessung Viererfeld–Engestrasse						
Kurzbeschreibung	Diese Massnahme auf dem erweiterten Veloring trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insbesondere Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten, widerstandsfreien und sicheren Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten in der Stadt und in der Region umgesetzt werden. Die Massnahme steht in Abhängigkeit zur Arealentwicklung Mittelfeld/Viererfeld.									
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (820 CHF/m)	610 m	0.5	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG, Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		

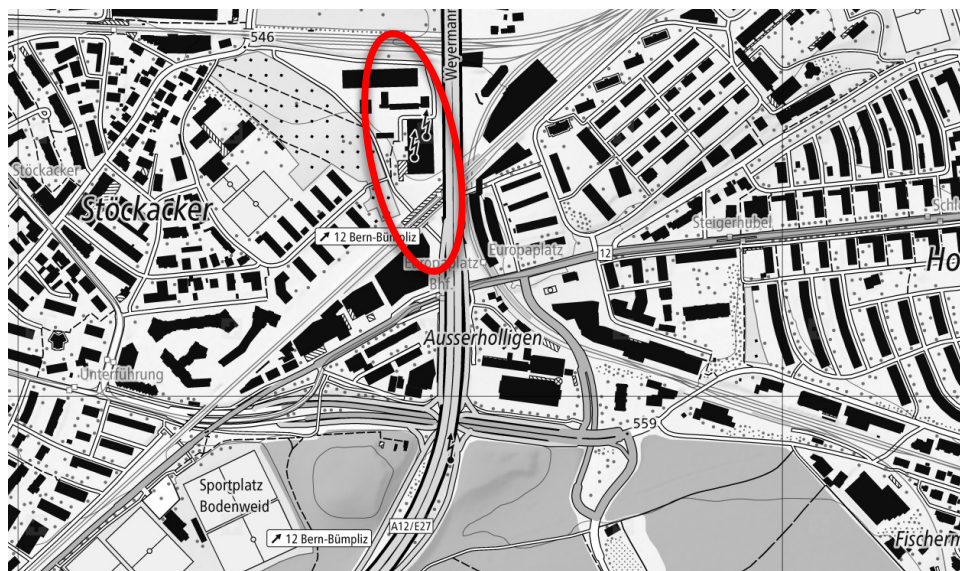


Übersicht B-Massnahmen in der Stadt Bern, Massnahme roter Kreis

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.22.36	KM-B-2-d	–	0351.3.126	Stadt Bern, Velostation S-Bahnhaltestellen Europaplatz

Kurzbeschreibung
 Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte gefördert werden. Der Premium-ESP Ausserholligen soll zu einem dynamischen Stadtquartier entwickelt werden. Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung sollen sich im ESP Ausserholligen ansiedeln. Die gezielte Bereitstellung von nachfragegerechten Veloabstellanlagen mit hohem Standard und guter Zugänglichkeit im Umfeld der S-Bahnhaltestellen Europaplatz substituieren Autofahrten und tragen zur Erhöhung des Veloverkehrsanteils bei.
 Bis 2026 werden 2'000 Veloabstellplätze im Bereich der S-Bahnhaltestellen Europaplatz und dem angrenzenden Umfeld ESP Ausserholligen bereitgestellt, davon im A-Horizont 500 Abstellplätze in einer Velostation. 200 B+R-Plätze im A-Horizont sind in Massnahme BM.LV-Ü.21.45 (0351.3.120; Agglomeration Bern, B+R Anlagen) enthalten. Die Massnahme trägt entsprechend der Strategie für den Fokusraum Bern, ESP Ausserholligen dazu bei, die Situation für den Fuss- und Veloverkehr bei den S-Bahnhöfen Bern Europaplatz und Bern Stöckacker sowie im Umfeld der beiden Bahnhöfe zu verbessern und die Veloparkierung an den beiden S-Bahnhöfen auszubauen.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	beteiligte TU; RKBM; AÖV; Projektorganisation ESP Ausserholligen	Zwischenergebnis	–	Veloabstellanlagen (Stk)	500 Stk	4.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 61 SG oder Art. 62 SG



4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.22.37	–	–	–	Stadt Bern, BGK Morillonstrasse

Kurzbeschreibung Die schmale Morillonstrasse zwischen Kirch- und Seftigenstrasse weist heute keine Veloinfrastruktur auf. Die Achse dient jedoch als wichtige Verbindung für den Veloverkehr zwischen Bern und Köniz. Entsprechend ist diese als Velohauptroute im Masterplan Veloinfrastruktur ausgeschieden und im Richtplan Fussverkehr als Massnahme 3.14 mit 1. Priorität verankert. Mit dem Eigentümerwechsel des Morillonguts und der damit aufgenommenen Planung für die Gestaltung des Areals müssen auch die Rahmenbedingungen strassenseitig vorgegeben werden. Mit diesem Hintergrund wird 2021 parallel zur Arealplanung eine «Vorstudie BGK Morillonstrasse» ausgearbeitet um mögliche Verbesserungen für die Veloinfrastruktur und Aufenthaltsqualität erarbeitet. Die Projektziele sind:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr in Längsrichtung
- Aufwertung des Strassenraumes, Verminderung der Trennwirkung
- Optimierung Knotengestaltung Morillon-/Seftigenstrasse und Morillon-/Kirchstrasse (Synergien mit Gemeinde Köniz)
- optimierte Varianten für den Bahnübergang als Übergangslösung. Die langfristige Verbesserung der Bahnquerung ist Bestandteil von BM.LV.Ü.16

Die Machbarkeit wird im Jahr 2021 in einer Vorstudie nachgewiesen.

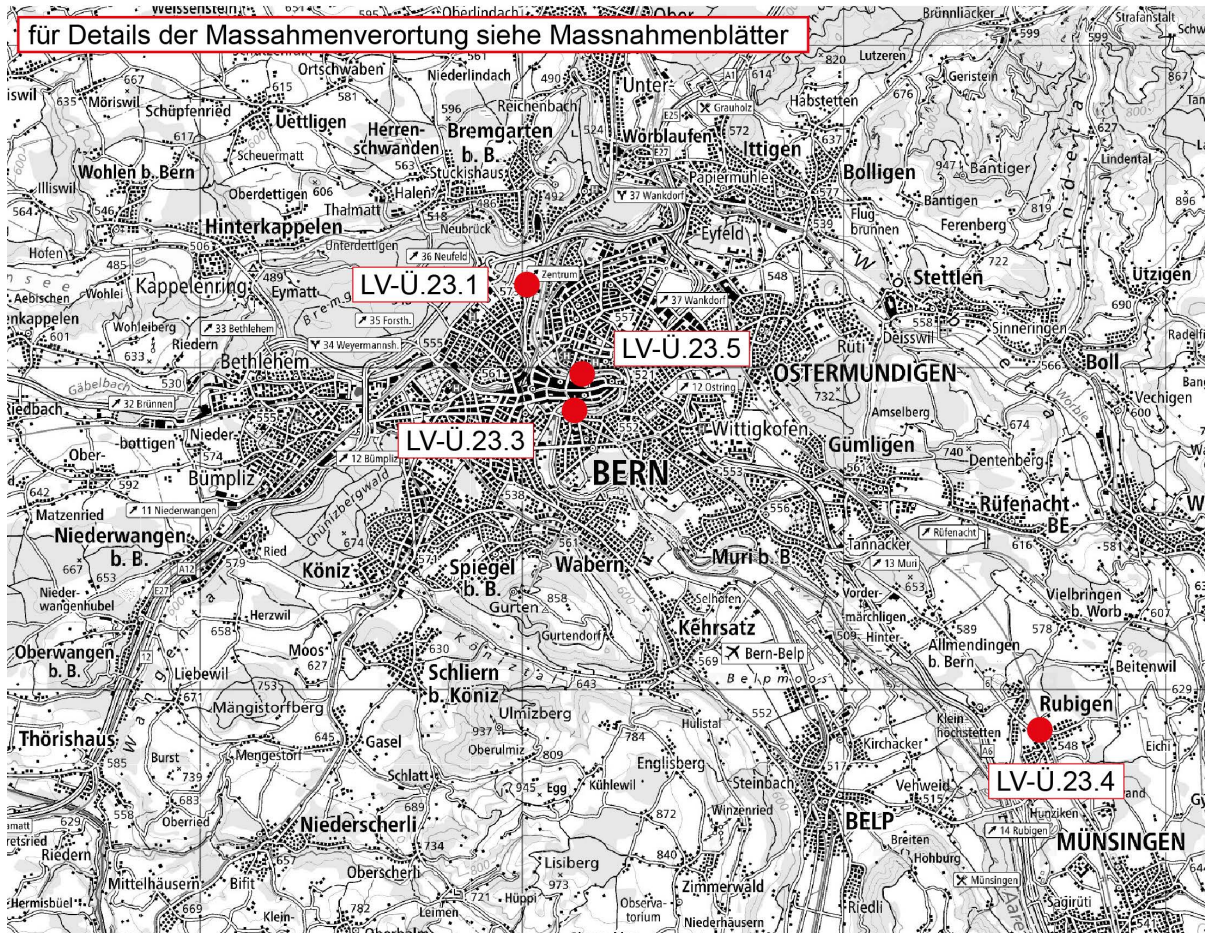
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	–	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (3'000 CHF/m)	500 m	1.5	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG, Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



Agglomeration Bern, Aufwertung, Schliessen von Netzlücken und Erhöhung Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr, C-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.23	siehe Teilmassnahmen	4. Generation	C-Horizont
Frühere Nr.		Kategorie	
siehe Teilmassnahmen		5 Langsamverkehr	5.2 Pauschale Langsamverkehr

Karte



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Das Massnahmenpaket beinhaltet Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr auf unterschiedlichen Flughöhen: Aufwertungs- und Sanierungsmassnahmen von Plätzen und Strassenräumen, Neukonzeptionen von Fuss- und Veloverbindungen, Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen. Sie alle stellen wichtige Bausteine für ein dichtes und attraktive Fuss- und Veloverkehrsnetz dar. Besondere Bedeutung auf allen Verbindungen wird der Durchgängigkeit, Sicherheit und Kohärenz zugemessen. Die Teilmassnahmen schliessen Lücken im Netz, ermöglichen zukünftig direkte, möglichst hindernisfreie Verbindungen und werten bestehende Routen mit Blick auf die Verkehrssicherheit und Komfort auf.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in den Teilmassnahmen nachzuweisen.

Zweckmässigkeit

Das Zielbild und die Teilstrategien fokussieren auf ein dichtes Netz für den Fuss- und Veloverkehr. Mit den Teilmassnahmen erfolgt die etappenweise Realisierung eines zusammenhängenden Netzes, welches Gemeinden, Sektoren und die Region untereinander verbindet sowie auch über die Agglomeration Bern hinaus geht und direkte Verbindungen zu den Nachbaragglomerationen ermöglicht. Insbesondere mit Blick auf die technische Entwicklung und steigenden Nutzerzahlen des E-Bikes werden Veloverbindungen mit grösserer Distanz zunehmend zur Alltagsroute. Die Massnahmen im C-Horizont stehen in einem direkten Zusammenhang mit den A- und B-Massnahmen (BM.LV-Ü.21 und BM.LV-Ü.22).

Nutzen

Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr:

Die Massnahmen bewirken eine starke Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr, indem ein dichtes, sicheres und zusammenhängendes Netz geschaffen wird. Die Teilmassnahmen sind Bestandteil eines attraktiven regionalen und überregionalen Veloverkehrsnetzes, welches die Basis bildet für eine Veränderung des Modal Split zugunsten einer MIV-armen und siedlungsverträglichen Mobilität.

Gesamtkosten (Mio. CHF)

10.1

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40 % der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Massnahmen im C-Horizont stehen in einem direkten Zusammenhang mit Massnahmen des A- und B-Horizontes (Massnahmenpakete pauschal), sind jedoch in ihrem inhaltlichen Detaillierungsgrad noch nicht geschärft.

Umweltverträglichkeit

siehe Teilmassnahmen

Quantitative Angaben, Dokumente

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020
 - Planungsstudien Linienführung Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland, 2020
 - Masterplan Veloinfrastruktur, Veloroutennetzplan (2018), Stadt Bern
 - Regionale Velonetzplanung, inkl. Schwachstellenanalyse, RKBM 2014
-

4. Generation C-Horizont

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.23.1	-	-	-	Stadt Bern, Aarezugänge Länggasse, Viererfeld

Kurzbeschreibung

Die Aare ist als Naherholungsgebiet für den Stadtteil 2 besser zu erschliessen. Mit der Schlüsselmasnahme 2.1 aus dem Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern wird langfristig ein hindernisfreier Zugang aus dem Quartier Viererfeld zum Aareraum erstellt und damit eine Netzlücke geschlossen.

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
1 – Handlungsbedarf im Zusammenhang mit Arealentwicklung Viererfeld erkannt	-	01.01.2032	31.12.2035

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	Stadt Bern; betroffene TU; TBA-OIK	Vororientierung	Aufnahme in Sachplan Wanderroutennetz	4.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



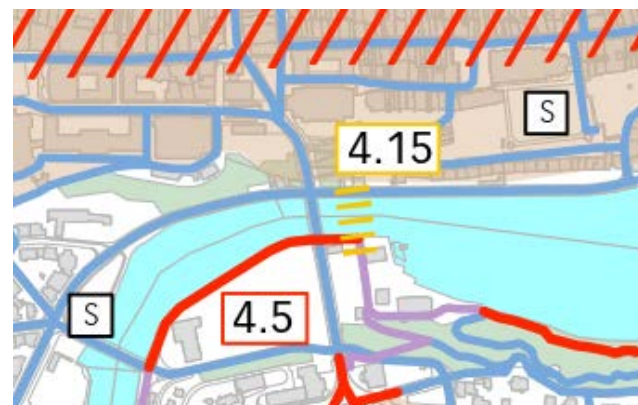
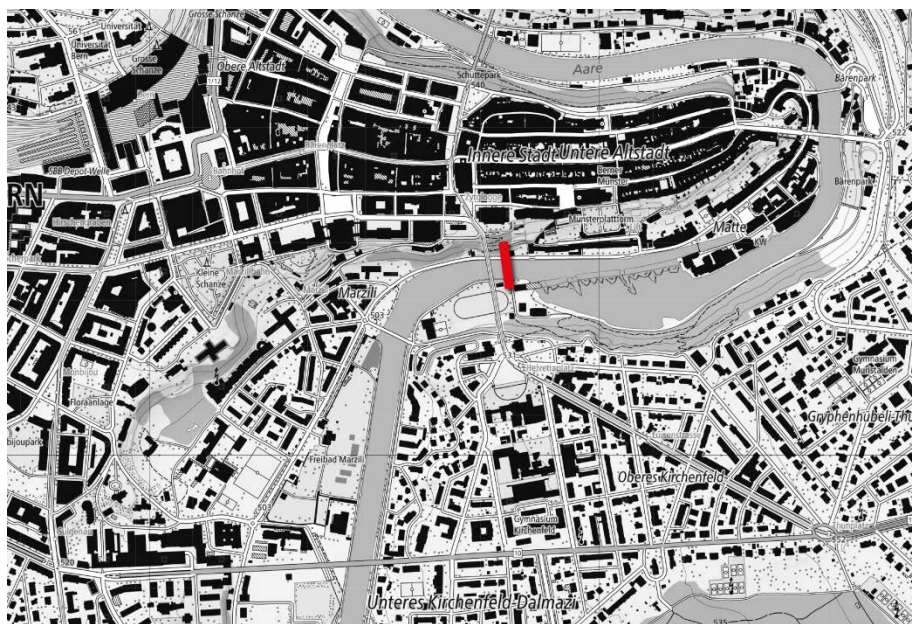
Auszug Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020, Massnahme 2.1

4. Generation		C-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.23.3	LV-N-8	–	–	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Matte–Kirchenfeld

Kurzbeschreibung

Für die bessere Vernetzung der Zugänge zur Aare und im Aareraum soll eine neue Fuss- und Veloverbindung Matte–Kirchenfeld erstellt werden (Massnahme 4.15, Richtplan Fussverkehr). Ein Steg im Bereich des Schwellenmätteli und ein Lift schliessen bestehende Netzlücken im regionalen Fuss- und Veloverkehrsnetz und es entstehen kurze und attraktive Wege für den Alltags- und den Freizeitverkehr.

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme		
1	–		01.01.2032	31.12.2035		
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	Stadt Bern; betroffene TU	Vororientierung	–	3.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



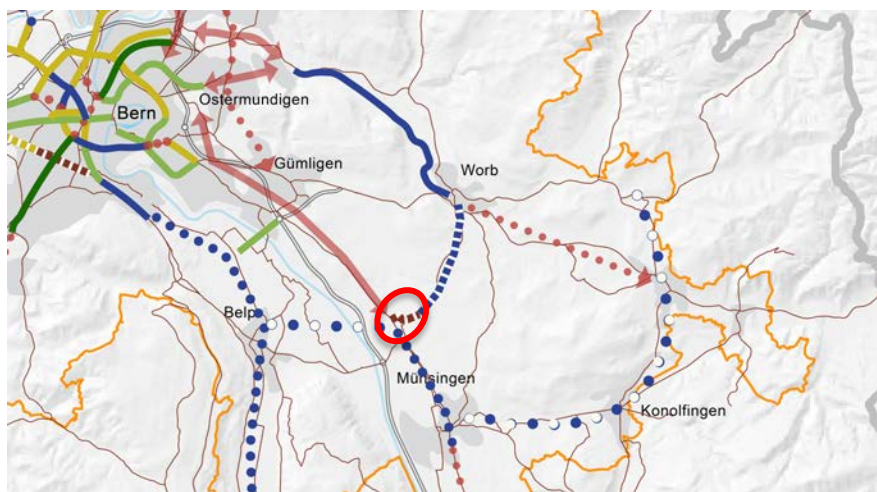
Auszug Richtplan Fussverkehr Stadt Bern, Massnahme 4.15

4. Generation		C-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.23.4	Teil von LV-S-8	–	0351.3.083	Rubigen–Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs, Kreisel Rubigen bis Unterführung

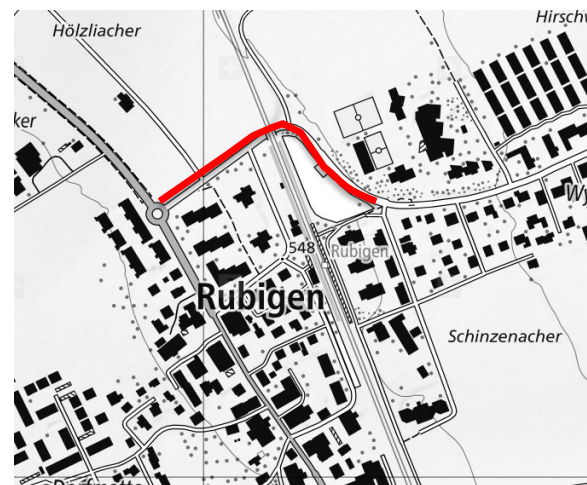
Kurzbeschreibung Auf der Kantonsstrasse zwischen Rubigen und Worb SBB sind die Standards für Velofahrende nicht erfüllt. Mit der Massnahme werden die Verkehrssicherheit für Velofahrende erhöht (Schulwegsicherung), die Attraktivität für den Langsamverkehr gestärkt und eine Verbesserung im Modalsplit erreicht. Die Verbindung zwischen Rubigen und Worb stellt eine wichtige Tangentialverbindung im Veloverkehrsnetz der Region dar und ist im Zusammenhang mit der Veloverbindung Münsingen-Rubigen-Bern (BM.LV-Ü.24.3) zu planen.

Mögliche Massnahmen für diesen ersten Abschnitt sind noch zu definieren.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Rubigen; Gemeinde Worb	TBA-OIK II	Gemeinden Rubigen und Worb; RKBM	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV Kat. 4 inkl. Unterführung (10'500/m)	200 m	2.1	–



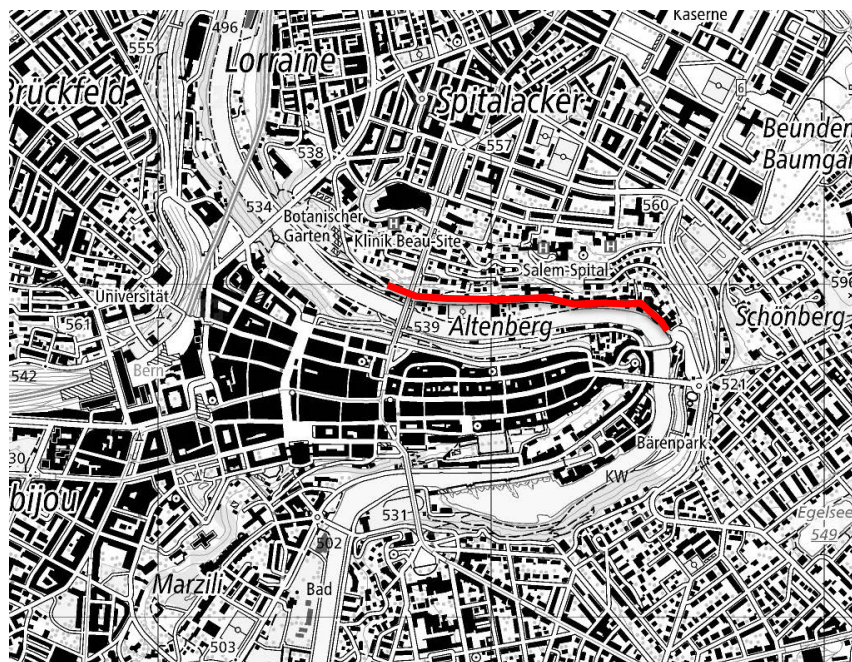
Auszug Karte Umsetzungshorizonte und verbleibender Handlungsbedarf Velohaupttruten



4. Generation		C-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü. 23.5	–	–	–	Stadt Bern, Aufwertung Altenbergstrasse für den Fussverkehr

Kurzbeschreibung Die Altenbergstrasse wird im Rahmen der geplanten Hochwasserschutzmassnahmen (Lead: Tiefbauamt) saniert. Die baulichen Synergien sollen in einem separaten Projekt genutzt werden, um für diese stark frequentierte Wegverbindung entlang der Aare mehr Aufenthalts- und Flanierqualität zu erreichen.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	–	Zwischenergebnis	–	Längsführung LV (1'100 CHF/m)	900 m	1.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



Region Bern-Mittelland, Studien Fuss- und Veloverkehr

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.LV-Ü.24	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
siehe Teilmassnahmen		–	
Beschreibung und Ziel der Massnahme		Machbarkeit	
Das Massnahmenpaket sieht die Erarbeitung von Studien vor, welche insbesondere das geplante Netz aus Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen weiterentwickeln und Linienverläufe schärfen sollen.		In der Finanzplanung der Region (RKBM) ist das Budget für die Studien reserviert. Die Machbarkeit ist in den einzelnen Studien nachzuweisen.	
Zweckmässigkeit		Nutzen	
Für die Weiterentwicklung der Infrastruktur des Fuss- und Veloverkehrs ist die Bearbeitung von massgebenden Studien und Konzepten vorgesehen. Daraus resultierende Ergebnisse können die Grundlage bilden für Massnahmen der nächsten Generationen der Agglomerationsprogramme.		Wirkungskriterium 1.5 – Verbesserung im Langsamverkehr: Die Massnahmen bewirken eine starke Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr, indem ein dichtes, sicheres und attraktives Netz geschaffen wird.	
Gesamtkosten (Mio. CHF)			
0.7			
Finanzierungsschlüssel			
Massnahmen werden nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) mitfinanziert. Finanzierung erfolgt durch den Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.			
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen			
siehe Teilmassnahmen			
Umweltverträglichkeit			
–			
Quantitative Angaben, Dokumente			
–			

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.24.1	–	–	–	Region Bern-Mittelland, Studie Leitbild Fuss- und Veloverkehr RKBM

Kurzbeschreibung

Die Region Bern-Mittelland hat 2012 ihr Leitbild zur Langsamverkehrsplanung erstellt. Seitdem hat sich bei der Velonetzplanung von Gemeinden, Region und dem Kanton viel verändert (u. a. Konzept der Velohaupttrouten, Aktualisierung Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern) und auch ein Wandel der Mobilität hat stattgefunden (u. a. wachsende Bedeutung der E-Mobilität, der FäG [Fahrzeugähnlichen Geräte] und der Sharingkultur), welche den Raum zunehmend prägt.

Im Rahmen einer Studie soll das Leitbild mit den Zielnetzen und den Teilstrategien überarbeitet sowie mit den aktuellen Themen der Fuss- und Veloverkehrsplanung ergänzt werden. Hierzu gehören u. a.: Umgang mit aktuellen Entwicklungen (schnelle E-Bikes «Motorfahrräder», langsame E-Bikes «Leicht-Motorfahrräder», Verleihsysteme, Prüfung verstärkte Trennung von Fuss-, Velo- und E-Veloverkehr); Klärung Umgang mit Thema Freizeitnetz/Freizeittrouten inkl. Mountainbike-/Downhill-Routen; Klärung Umgang mit Thema Fussverkehr.

Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife	Beginn	Abschluss	
1			–	01.01.2024	31.12.2027	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Region	RKBM	TBA-DLZ; TBA-OIK	Vororientierung	–	0.1	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.24.2	-	-	-	Region Bern-Mittelland, Studie Tangentialverbindung Schwarzenburg-Kirchdorf

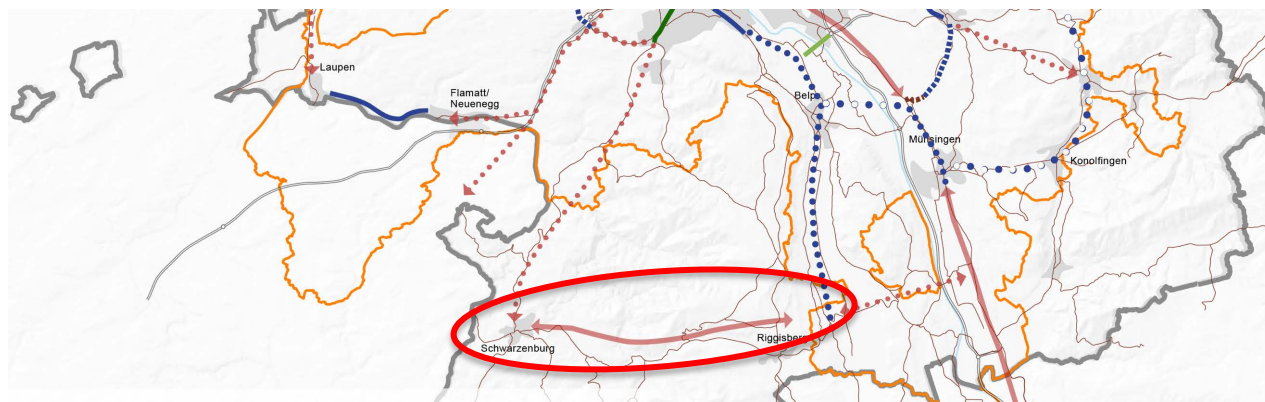
Kurzbeschreibung

Die Massnahme trägt zur Weiterentwicklung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr (insb. bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velohaupttrouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Die Velohaupttrouten dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration. Sie sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und dem ÖV und tragen damit zu einem höheren Modalsplit-Anteil dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei. Die Velohaupttrouten berücksichtigen die Schulwege, sind mit dem Velofreizeitverkehr abgestimmt und erhöhen die Verkehrssicherheit.

Massnahmen:

- Bestimmung der am besten geeigneten Linienführung zwischen Schwarzenburg und Kirchdorf
- Durchführung einer Planungsstudie zur Ermittlung des Massnahmenkonzeptes und einer Bestvariante

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Beginn	Abschluss	
1	-			01.01.2024	31.12.2027	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Region	RKBM	Gemeinden; TBA-OIK II; TBA-DLZ	Vororientierung		0.1	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG



Auszug Karte Umsetzungshorizonte und verbleibender Handlungsbedarf Velohaupttrouten

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.24.3	-	-	-	Region Bern-Mittelland, Studie Velohauptroute Bern–Rubigen(–Münsingen)

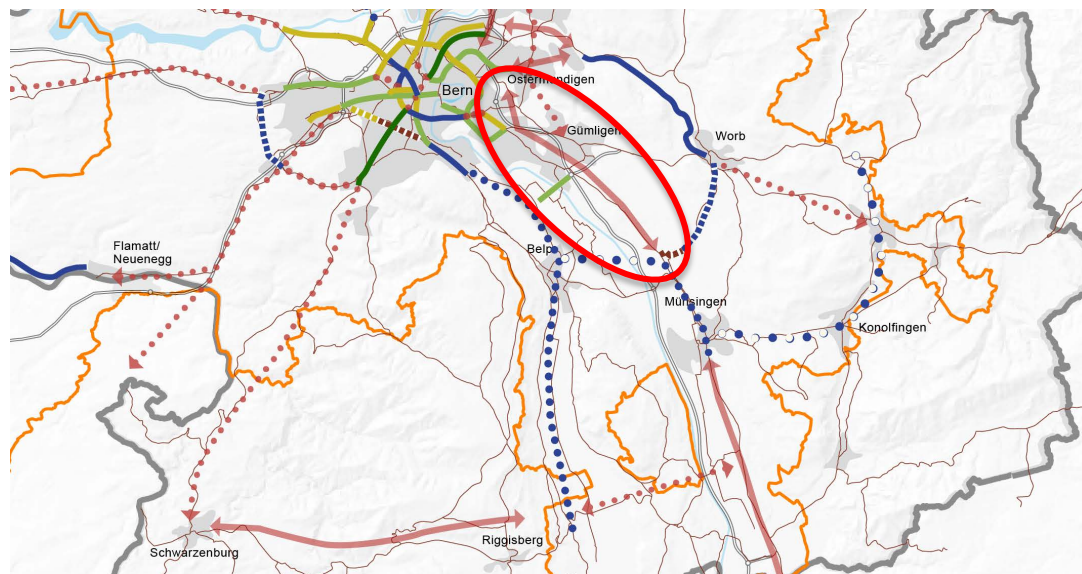
Kurzbeschreibung

Die Massnahme trägt zur Weiterentwicklung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr (insb. bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velohaupttrouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Die Velohaupttrouten dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration. Sie sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und dem ÖV und tragen damit zu einem höheren Modalsplit-Anteil dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei. Die Velohaupttrouten berücksichtigen die Schulwege, sind mit dem Velofreizeitverkehr abgestimmt und erhöhen die Verkehrssicherheit. Die Massnahme berücksichtigt die physische Netzlücke Nr. 21 resp. den zu prüfenden Korridor Vorrangtrouten gemäss Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern.

Massnahmen:

1. Ausarbeitung Vorprojekt
2. Umsetzung voraussichtlich im B-Horizont (ab 2028)

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Beginn	Abschluss			
1	-	01.01.2028	31.12.2031			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Region	RKBM	Gemeinden; SBB; TBA-OIK II; TBA-DLZ	Vororientierung	-	0.1	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG



Auszug Karte Umsetzungshorizonte und verbleibender Handlungsbedarf Velohaupttrouten

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.24.4	–	–	–	Region Bern-Mittelland, Studie Netzlücken Velohaupttrouten

Kurzbeschreibung

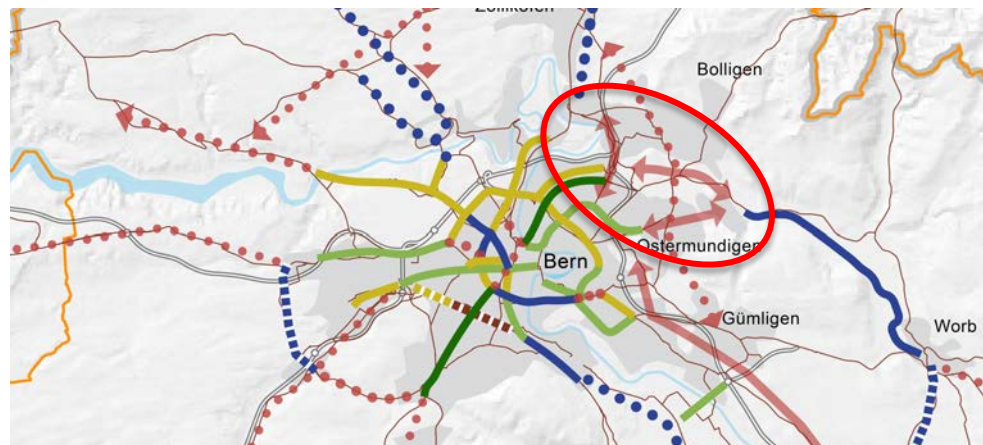
Damit ein durchgängiges Velohaupttroutennetz entsteht, ist bei einigen Abschnitten eine Studie notwendig, um die umliegenden und bereits geplanten Abschnitte der Velohaupttrouten miteinander zu verbinden.

- a. Bern–Zollikofen
- b. Bern-Wankdorf–Deisswil
- c. Bern Stadtrand–Ostermundigen–Deisswil

Massnahmen:

- Bestimmung der am besten geeigneten Linienführung je Verbindung
- Durchführung einer Planungsstudie zur Ermittlung des Massnahmenkonzeptes und einer Bestvariante je Verbindung
- Ausarbeitung Vorprojekt je Verbindung
- In der Studie ist die Machbarkeit der Velovorrangrouten gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr 2020 zu prüfen

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Beginn	Abschluss			
1	–	01.01.2024	31.12.2027			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Region	RKBM	Gemeinden; TBA-OIK II; TBA-DLZ	Vororientierung	–	0.1	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG



Auszug Karte Umsetzungshorizonte und verbleibender Handlungsbedarf Velohaupttrouten

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
BM.LV-Ü.24.5	–	–	–	Region Bern-Mittelland, Studie Velodrehscheiben		
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Im Veloverkehrsnetz stellen die Velodrehscheiben wichtige Verteil- resp. Bündelungsstandorte dar, z. B. mit dem Übergang vom Velohaupttroutennetz zum lokalen Netz und/oder beim Übergang zwischen unterschiedlichen Velohaupttrouten/Tangentialverbindungen. Velodrehscheiben sind Orte, an denen erhöhtes Radverkehrsaufkommen aus mehreren Achsen zusammentreffen. Solche Orte sollen in einer Studie identifiziert werden.</p> <p>Velodrehscheiben übernehmen die Funktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sehr gute Veloinfrastruktur und Signaletik für einen sicheren, hindernisfreien Übergang zwischen den Routen/Netzen. - Weiterentwicklung zu Informations- und Servicestandort (z. B. Signalisation, Luftpumpen, Veloservice/Werkstatt in der Nähe) <p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung der Konzeptinhalte und Definieren der Anforderungen an Velodrehscheiben-Standorte - Ermittlung möglicher Standorte - Ausarbeitung Vorprojekt für Pilotprojekt(e) - Umsetzung voraussichtlich im B-Horizont (ab 2028) 						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Beginn	Abschluss
1			–		01.01.2024	31.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Region	RKBM	Gemeinden	Vororientierung	–	0.1	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.24.6	-	-	-	Region Bern-Mittelland, Studie Zugang Wohlensee für Fuss- und Veloverkehr

Kurzbeschreibung

Der Wohlensee ist ein beliebtes Freizeit- und Erholungsgebiet. Mit dem Schliessen bestehender Netzlücken im regionalen Fussverkehrsnetz sowie der Zugänglichkeit für den Veloverkehr entstehen kurze und attraktive Wege. In der Studie soll allgemein die Zugänglichkeit zum Wohlensee geprüft werden und das Potenzial für Verbesserungen des Fuss- und Veloverkehrs angeschaut werden.

Die Studie berücksichtigt die Ergebnisse des Projektes Uferweg Wohlensee, welche zwischen AGR und der Gemeinde Wohlen b. Bern zurzeit erarbeitet wird.

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Beginn	Abschluss
1	-	01.01.2024	31.12.2027

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern; Gemeinden Wohlen b. Bern; Kirchlindach, Bremgarten; Frauenkappelen; Mühleberg	RKBM	Stadt Bern; Gemeinden Wohlen b. Bern; Kirchlindach, Bremgarten; Frauenkappelen; Mühleberg; AGR	Vororientierung	-	0.1	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG



RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.LV-Ü.24.7	–	–	–	Region Bern-Mittelland, Studie Velohauptroute Münsingen–Thun

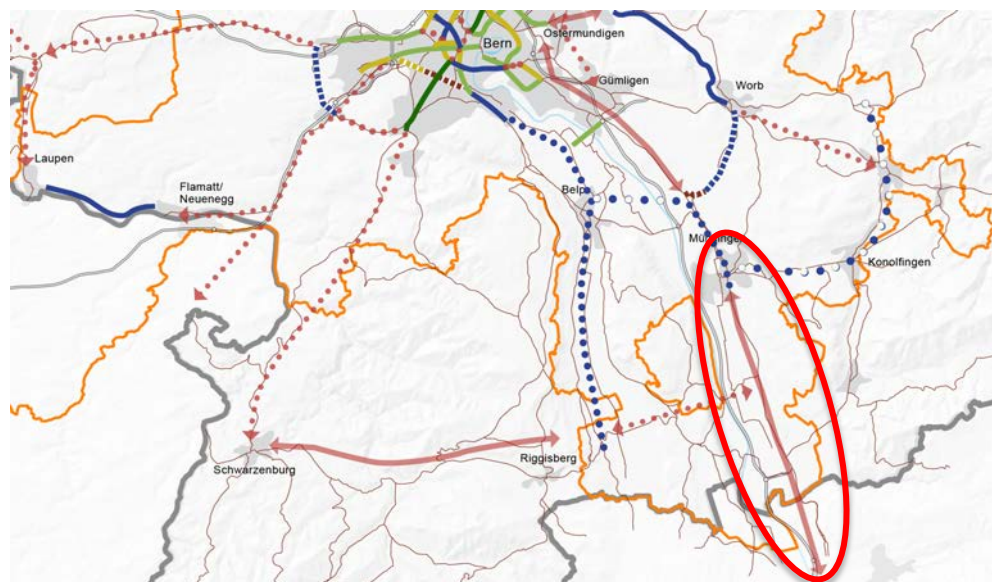
Kurzbeschreibung

Die Massnahme trägt zur Weiterentwicklung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr (insb. bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velohaupttrouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Die Velohaupttrouten dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration. Sie sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und dem ÖV und tragen damit zu einem höheren Modalsplit-Anteil dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei. Die Velohaupttrouten berücksichtigen die Schulwege, sind mit dem Velofreizeitverkehr abgestimmt und erhöhen die Verkehrssicherheit. In der Studie ist die Machbarkeit der Velovorrangrouten gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr 2020 zu prüfen.

Massnahmen:

1. Bestimmung der am besten geeigneten Linienführung zwischen Münsingen und Thun
2. Durchführung einer Planungsstudie zur Ermittlung des Massnahmenkonzeptes und einer Bestvariante
3. Ausarbeitung Vorprojekt

Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Beginn	Abschluss
1			–		01.01.2024	31.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Region	RKBM	Gemeinden; ERT; TBA-OIK II; TBA-DLZ	Vororientierung	–	0.1	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG



Auszug Karte Umsetzungshorizonte und verbleibender Handlungsbedarf Velohaupttrouten

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

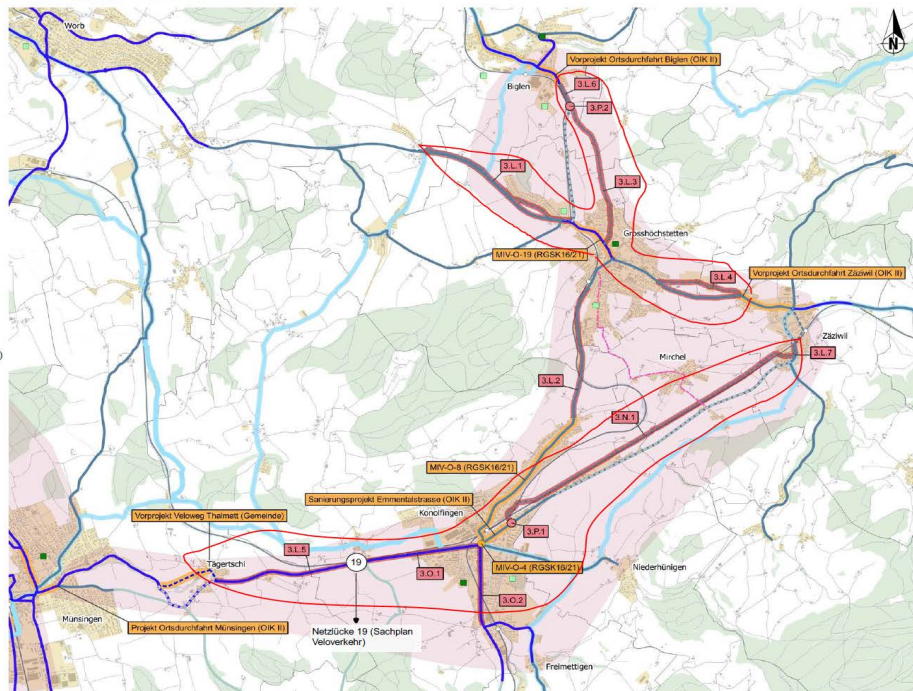
Velohaupttrouten Korridor Tägertschi-Konolfingen-Biglen-Zäziwil

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.LV-Ü.30	—	—	Eigene Leistung (AvE)

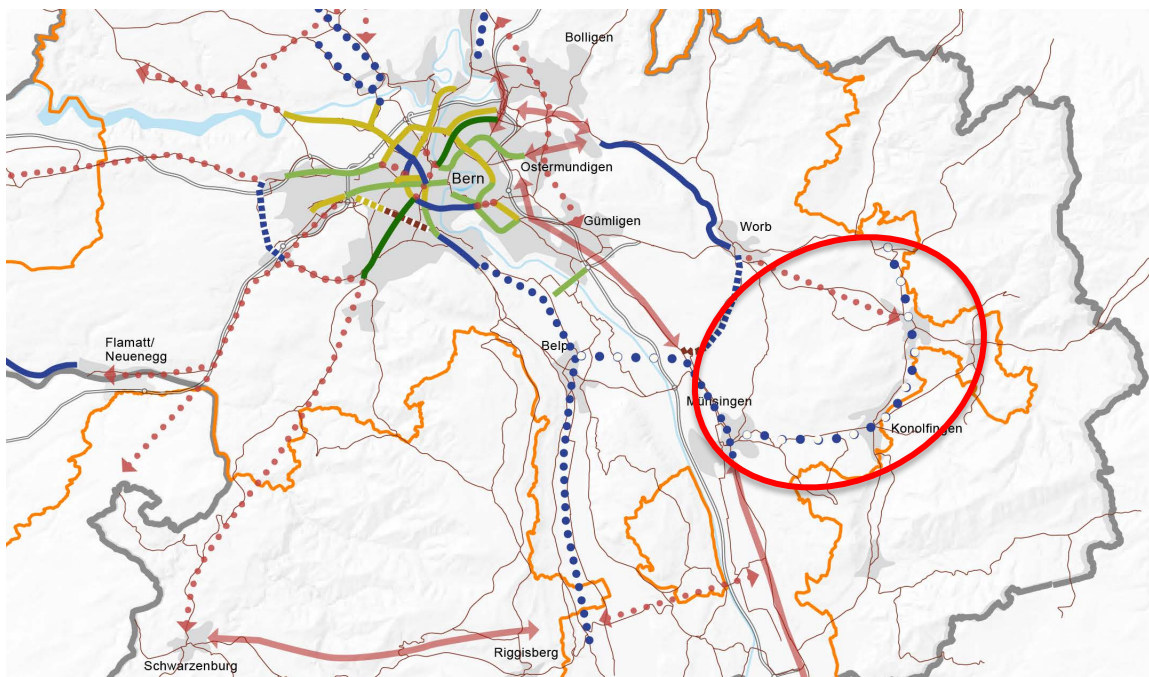
Karte:

Massnahmenkonzept - Korridor 3: Münsingen - Konolfingen - Zäziwil / Grosshöchstetten - Biglen

- Legende:**
- Bearbeitungsperimeter des Korridors
 - Velonetz**
 - Hauptverbindungen Alltagsverkehr
 - Basisnetz Alltagsverkehr
 - Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr
 - Freizeitverkehr**
 - Freizeittrouten (SchweizMobil)
 - geplante Freizeittrouten (SchweizMobil)
 - empfohlene Anpassungen der Klassifikation**
 - Aufnahme als Hauptverbindung
 - Aufnahme als Basisnetz
 - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
 - fehlende Querverbindungen zu Freizeit- resp. Alltagsnetz
 - Massnahmen**
 - punktueller Massnahme
 - linearer Massnahme
 - linearer Massnahme (existierende Planung, z.B. RGSK)
 - punktueller Massnahme (existierende Planung, z.B. RGSK)
 - wichtige punktueller Alltagsziele**
 - Oberstufenschulhaus
 - Schwimmbad / Sportanlage
 - Bahnhaltestellen



Erstentwurf Linienführung Abschnitte Velohauptroute und Hervorhebung Potenzial zur Umsetzung 1.Etappe (rote Umrandungen); Stand April 2021



Auszug Karte Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen, Handlungsbedarf

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Massnahme trägt zur Realisierung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr (insbesondere bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velohaupttrouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden.

Zur Umsetzung aller Velohaupttrouten-Abschnitte im Korridor sind unterschiedliche Massnahmen notwendig. Gemäss Massnahmenkonzept (Stand April 2021) sind innerhalb des Korridors Tägertschi-Konolfingen-Biglen-Zäziwil folgende Kernelemente geplant:

- Optimierung bestehender Strasseninfrastrukturen mit Markierung/Signalisation: z.B. Grosshöchstetten–Biglen, Haslistrasse
- Bau eines neuen Radweges entlang der Kantonsstrasse: z.B. Tägertschi–Konolfingen; Konolfingen–Zäziwil; Konolfingen–Grosshöchstetten
- Ausbau bestehendes Trottoir zu Fuss-/Radweg: z.B. Thunstrasse, Zäziwil
- div. Verbesserungen an Querungsstellen und Übergängen

Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung können sich die Projektelemente noch ändern, solange das Ziel des Velohaupttroutennetzes adäquat erreicht und die Qualität der Veloinfrastruktur aufgewertet wird.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Innerhalb des Korridors befinden sich folgende Massnahmen, die im Sinne der Synergienutzung berücksichtigt werden resp. zum Teil Bestandteil der Velohaupttroute sind:

LV-Ü.21.26	Münsingen, Ortsdurchfahrt Tägertschi Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr
LV-Ü.21.27	Münsingen, Neue Veloverbindung Thalmatt Tägertschi
LV-Ü.22.19	Tägertschi–Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit
MIV-Auf.4.6	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz
MIV-Auf.5.7	Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt

sowie

0351.010	Münsingen, Sanierung Ortsdurchfahrt
0351.2.020	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse

Basierend auf den Planungs-Massnahmen des Agglomerationsprogramms Bern, 3. Generation:

- LV-W-3-b Planungsstudie Raum Konolfingen (0351.3.112)
- LV-S-10 Veloverkehr- und Fussgängersicherheit Münsingen–Konolfingen (0351.3.085)

Umsetzung

Die Umsetzung findet etappiert statt und kann durch separate Projekte oder durch Drittprojekte erfolgen. In der 4. Generation werden als Etappe 1 hauptsächlich einfache Massnahmen und «quick wins» anvisiert (BM.LV-Ü.21.29 Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Tägertschi-Konolfingen-Biglen-Zäziwil, Etappe 1). Umfangreichere Massnahmen, mit höherem Koordinations- und Projektierungsaufwand, werden im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms, 5. Generation aufgenommen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die Routenevaluation berücksichtigt u.a. das kantonale Velonetz gemäss Sachplan Veloverkehr.

Voraussichtlicher Planungsbeginn	Voraussichtliches Planungsende
01.01.2024	31.12.2027
Federführung	Weitere Beteiligte
TBA-OIK II	Je nach Projekt (RKBM; Gemeinden; TBA-DLZ; betroffene TU, Private)
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
–	–

Finanzierungsschlüssel

Gesamtplanung:

Wird nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) mitfinanziert. Finanzierung erfolgt durch den Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Umsetzung Etappe 1:

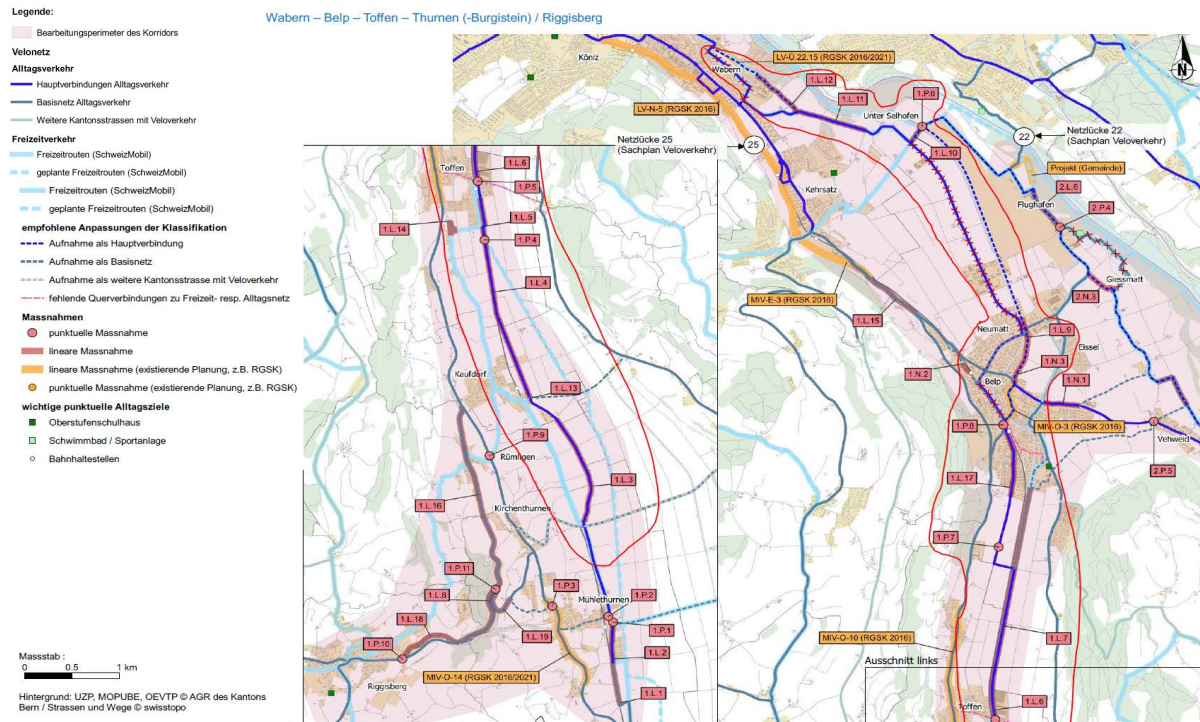
siehe BM.LV-Ü.21 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, Agglomeration Bern; A-Horizont; BM.LV-Ü.21.29 Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Tägertschi-Konolfingen-Biglen-Zäziwil, Etappe 1

Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–

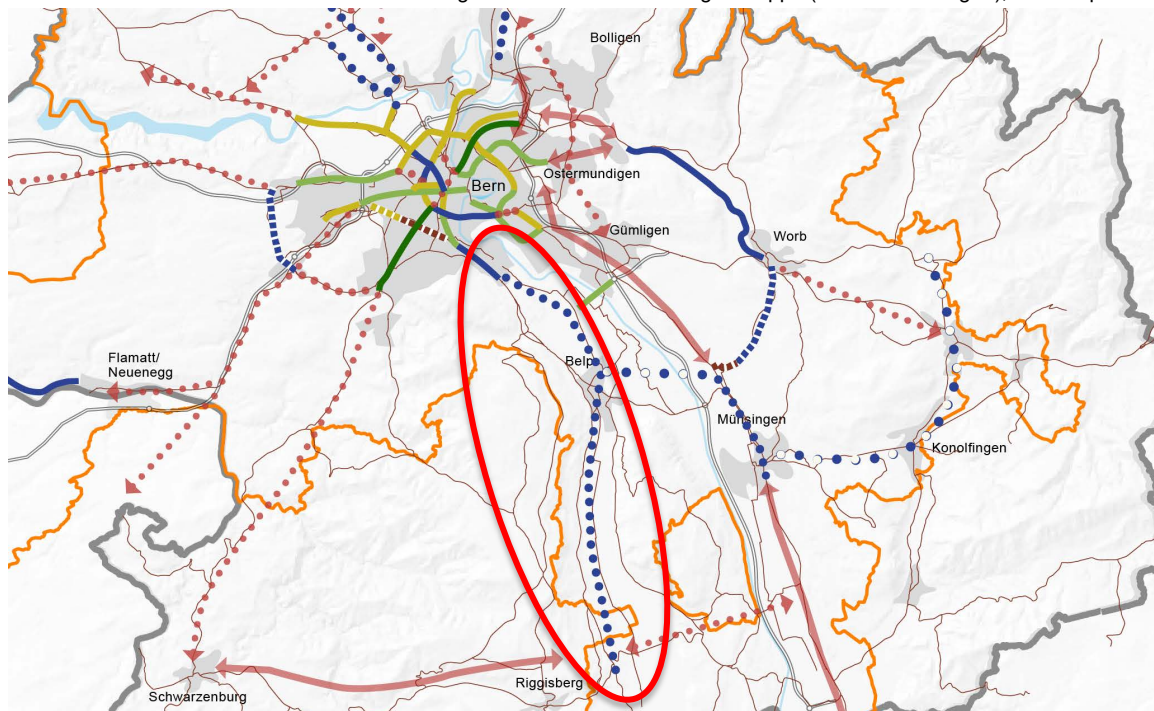
Velohaupttrouten Korridor Gürbetal

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.LV-Ü.31	–	–	Eigene Leistung (AvE)

Karte:



Erstentwurf Linienführung Abschnitte Velohaupttroute und Hervorhebung Potenzial zur Umsetzung 1.Etappe (rote Umrandungen); Stand April 2021



Auszug Karte Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen, Handlungsbedarf

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Massnahme trägt zur Realisierung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr (insbesondere bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velohaupttrouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden.

Zur Umsetzung aller Velohaupttrouten-Abschnitte im Korridor sind unterschiedliche Massnahmen notwendig. Gemäss Massnahmenkonzept (Stand April 2021) sind innerhalb des Korridors Gürbetal folgende Kernelemente geplant:

- Neubau Radweg auf bestehendem Feldweg: z.B. Moos–Kaufdorf; Stöckmatt–Toffen
- Optimierung bestehender Strasseninfrastrukturen: z.B. Toffen–Belp; div. Knoten und Quartierstrassen innerhalb Siedlungsgebiet
- Strassenausbau, z.B. für Realisierung Velostreifen bergwärts: z.B. Rümliigen–Riggisberg
- div. Verbesserungen an Querungsstellen und Übergängen: z.B. Dorf-/Möslistrasse, Thurnen; Schlössliweg/Rubigenstrasse, Belp
- Bauliche Anpassung Brücke für Gewährleistung Sichtbeziehungen: Flugplatz-/Selhofenstrasse, Belp

Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung können sich die Projektelemente noch ändern, solange das Ziel des Velohaupttroutennetzes adäquat erreicht und die Qualität der Veloinfrastruktur aufgewertet wird.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Innerhalb des Korridors befinden sich folgende Massnahmen, die im Sinne der Synergienutzung berücksichtigt werden resp. zum Teil Bestandteil der Velohaupttroute sind:

LV-Ü.22.15	Köniz Wabern, Fuss-/Veloverbindung Weyergut
MIV-Auf.5.9	Thurnen, Mühlethurnen, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse
MIV-E.2	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung

sowie

0351.3.012 Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse

Basierend auf den Planungs-Massnahmen des Agglomerationsprogramms Bern, 3. Generation:

- LV-W-1-d Veloalltagsroute Mühlethurnen–Belp (0351.3.098)
- LV-W-1-h Veloalltagsroute Belp–Bern (0351.3.101)
- LV-S-11 Sicherheit des Veloverkehrs Rümliigen–Riggisberg (0351.3.086)

Umsetzung

Die Umsetzung findet etappiert statt und kann durch separate Projekte oder durch Drittprojekte erfolgen. In der 4. Generation werden als Etappe 1 hauptsächlich einfache Massnahmen und «quick wins» anvisiert (BM.LV-Ü.21.30 Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Gürbetal, Etappe 1). Umfangreichere Massnahmen, mit höherem Koordinations- und Projektierungsaufwand, werden im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms, 5. Generation aufgenommen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die Routenevaluation berücksichtigt u.a. das kantonale Velonetz gemäss Sachplan Veloverkehr.

Voraussichtlicher Planungsbeginn	Voraussichtliches Planungsende
01.01.2024	31.12.2027
Federführung	Weitere Beteiligte
TBA-OIK II	Je nach Projekt (RKBM; Gemeinden; TBA-DLZ; betroffene TU, Private)
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
–	–

Finanzierungsschlüssel

Gesamtplanung:

Wird nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) mitfinanziert. Finanzierung erfolgt durch den Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Umsetzung Etappe 1:

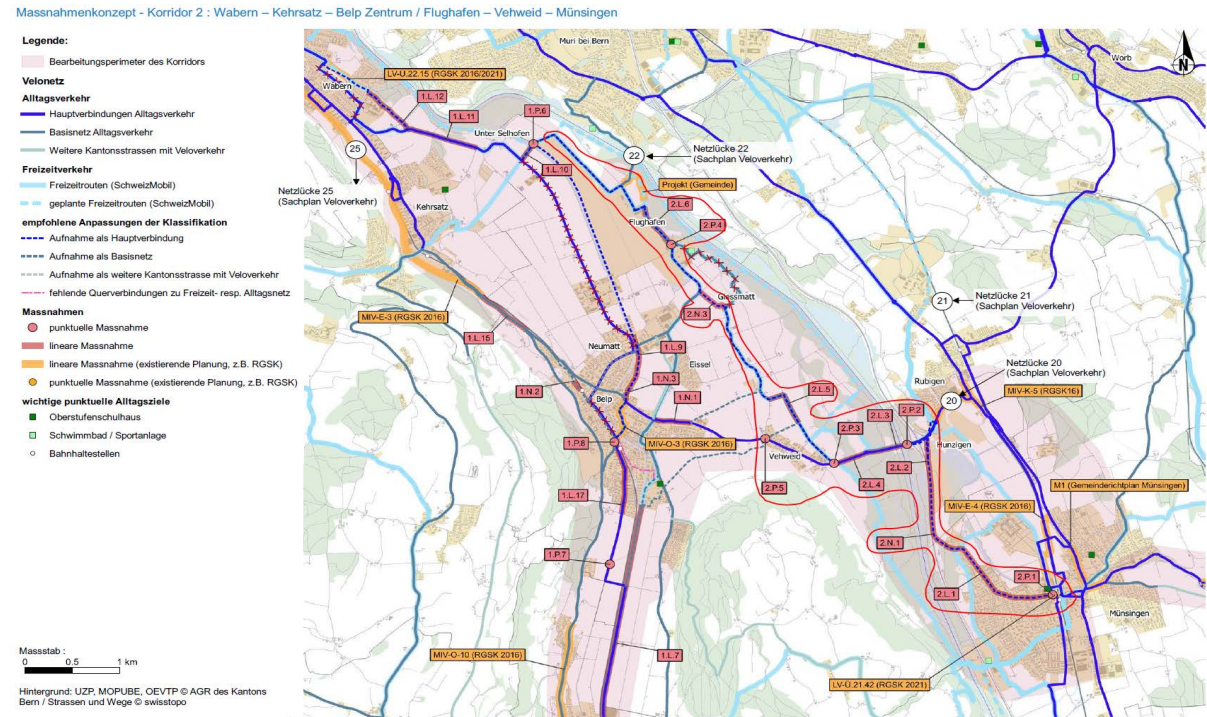
siehe BM.LV-Ü.21 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, Agglomeration Bern; BM.LV-Ü.21.30 Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Gürbetal, Etappe 1

Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–

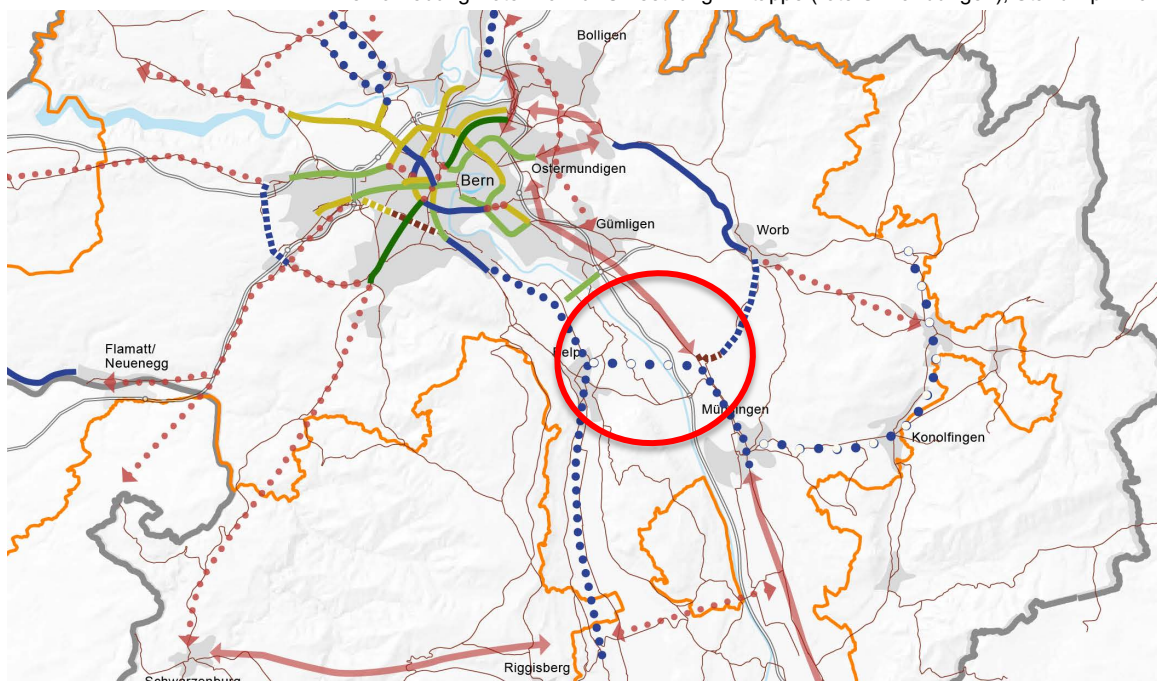
Tangentialverbindung Kehrsatz-Belp Zentrum / Belp Flughafen-Münsingen

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.LV-Ü.32	–	–	Eigene Leistung (AvE)

Karte:



Erstentwurf Linienführung Abschnitte Velohaupttroute und Hervorhebung Potenzial zur Umsetzung 1.Etappe (rote Umrandungen); Stand April 2021



Auszug Karte Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen, Handlungsbedarf

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Massnahme trägt zur Realisierung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr (insbesondere bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velohaupttrouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Mit der Massnahmen werden die Korridore Bern–Rubigen(–Münsingen) (BM.LV-Ü.24.3) und Gürbetal (BM.LV-Ü.21.26) mit dem Aaretal Münsingen–Thun.

Zur Umsetzung aller Velohaupttrouten-Abschnitte im Korridor sind unterschiedliche Massnahmen notwendig. Gemäss Massnahmenkonzept (Stand April 2021) sind innerhalb des Korridors Kehrsatz-Belp Zentrum / Belp Flughafen-Münsingen folgende Kernelemente geplant:

- Optimierung bestehender Strasseninfrastruktur mit Markierung/Signalisation: z.B. Sägestrasse–Walkestrasse, Münsingen; Aarebrücke, Rubigen
- Neubau Radweg auf bestehendem Feldweg: z.B. Weg entlang A6, Rubigen; Vehweid–Ischlag, Belp
- Bau neuer Rampe mit Anschluss an Velobrücke, Rubigen
- div. Verbesserungen an Querungsstellen und Übergängen

Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung können sich die Projektelemente noch ändern, solange das Ziel des Velohaupttroutennetzes adäquat erreicht und die Qualität der Veloinfrastruktur aufgewertet wird.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Innerhalb des Korridors befinden sich folgende Massnahmen, die im Sinne der Synergienutzung berücksichtigt werden resp. zum Teil Bestandteil der Velohaupttroute sind:

LV-Ü.21.39	Belp, Schliessen von Netzlücken Fuss- und Velowegenetz, 1. Etappe
LV-Ü.22.26	Belp, Schliessen von Netzlücken Fuss- und Velowegenetz, 2. Etappe

sowie

0351.3.003	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord
0351.3.008	Rubigen, Korrektion Belpstrasse
0351.3.012	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse

Umsetzung

Die Umsetzung findet etappiert statt und kann durch separate Projekte oder durch Drittprojekte erfolgen. In der 4. Generation werden als Etappe 1 hauptsächlich einfache Massnahmen und «quick wins» anvisiert (BM.LV-Ü.21.31 Umsetzung Tangentialverbindung Kehrsatz-Belp Zentrum / Belp Flughafen-Münsingen, Etappe 1). Umfangreichere Massnahmen, mit höherem Koordinations- und Projektierungsaufwand, werden im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms, 5. Generation aufgenommen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die Routenevaluation berücksichtigt u.a. das kantonale Velonetz gemäss Sachplan Veloverkehr.

Voraussichtlicher Planungsbeginn	Voraussichtliches Planungsende
01.01.2024	31.12.2027
Federführung	Weitere Beteiligte
TBA-OIK II	Je nach Projekt (RKBM; Gemeinden; TBA-DLZ; betroffene TU, Private)
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
–	–

Finanzierungsschlüssel

Gesamtplanung:

Wird nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) mitfinanziert. Finanzierung erfolgt durch den Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Umsetzung Etappe 1:

siehe BM.LV-Ü.21 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, Agglomeration Bern; A-Horizont; BM.LV-Ü.21.31 Umsetzung Tangentialverbindung Kehrsatz-Belp Zentrum / Belp Flughafen-Münsingen, Etappe 1

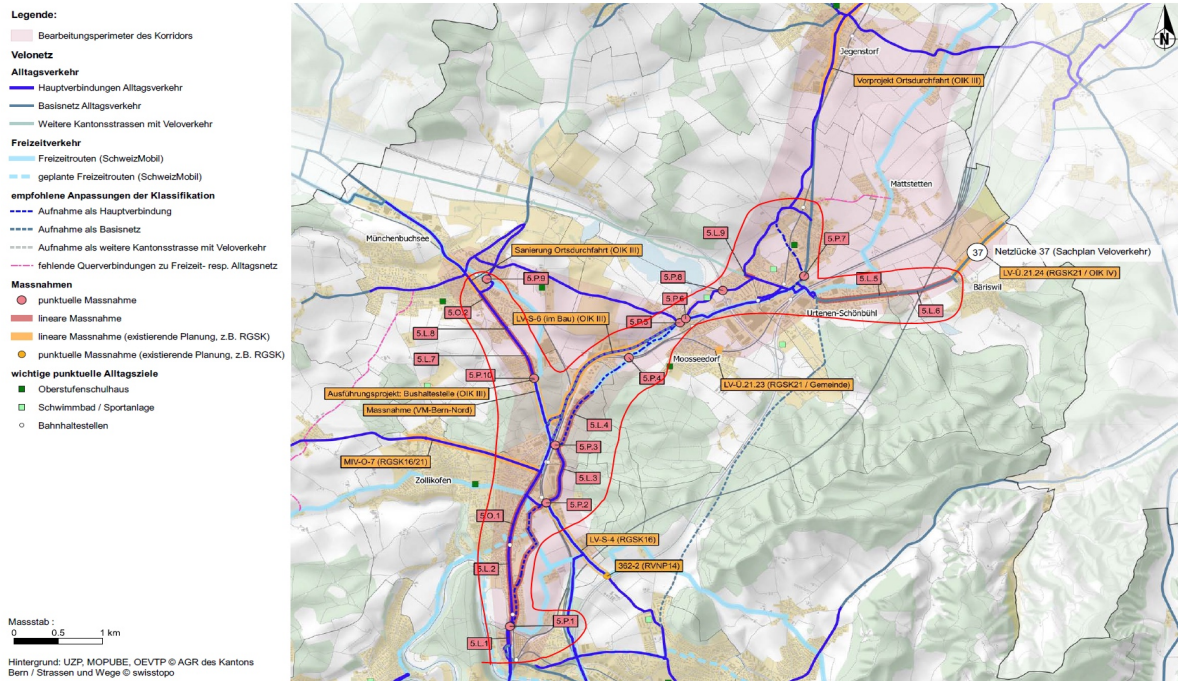
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–

Velohaupttrouten Korridor Raum Zollikofen

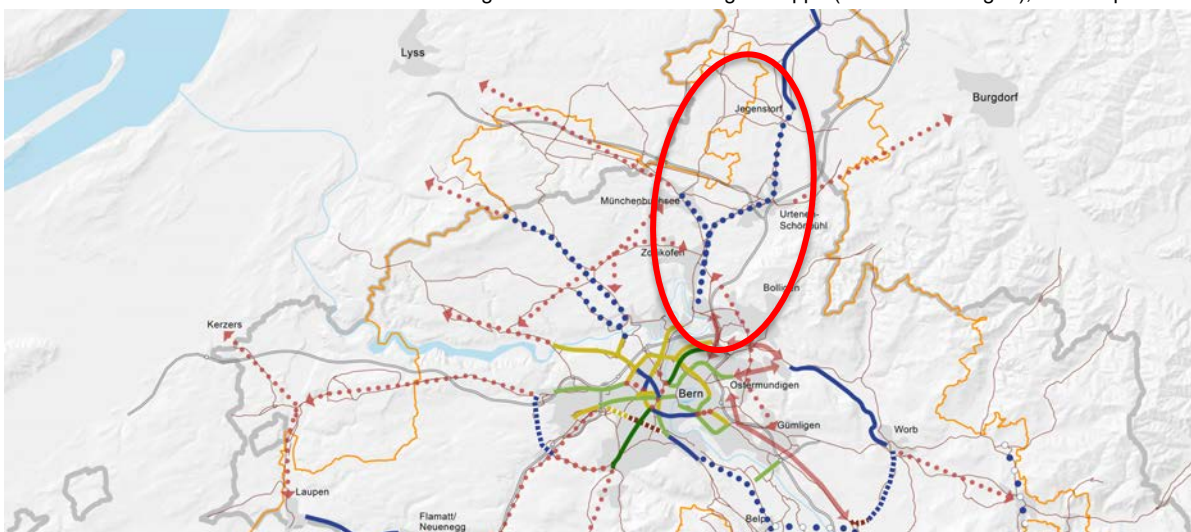
RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.LV-Ü.33	–	–	Eigene Leistung (AvE)

Karte:

Massnahmenkonzept - Korridor 5: Tiefenau / Wankdorf – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf – Schönbühl – Jegenstorf



Erstentwurf Linienführung Abschnitte Velohauptroute und Hervorhebung Potenzial zur Umsetzung 1.Etappe (rote Umrandungen); Stand April 2021



Auszug Karte Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen, Handlungsbedarf

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Massnahme trägt zur Realisierung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr (insbesondere bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velohaupttrouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden.

Zur Umsetzung aller Velohaupttrouten-Abschnitte im Korridor sind unterschiedliche Massnahmen notwendig. Gemäss Massnahmenkonzept (Stand April 2021) sind innerhalb des Korridors Raum Zollikofen folgende Kernelemente geplant:

- Optimierung bestehender Strasseninfrastruktur mit Markierung/Signalisation: z.B. Worblaufen–Bahnhof Steinibach–Zollikofen (Hübelstrasse); Schösslistrasse, Zollikofen; Anbindungen Sandstrasse und Kirchgasse, Moosseedorf
- Strassenausbau für Realisierung Velostreifen: z.B. Waldegg–Münchenbuchsee
- Bau neuer Brückenrampe (mit velofreundlicher Steigung) Überführung Autobahn, Moosseedorf

- Anpassungen Unterführungen: z.B. Unterführung Laupenackerstrasse, Moosseedorf; Knoten Eichenweg/Länggasse/Kreuzstrasse, Zollikofen
- div. Verbesserungen an Querungsstellen und Übergängen: z.B. Unterführung Bahnhof Zollikofen; Knoten Holzgasse, Urtenen-Schönbühl

Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung können sich die Projektelemente noch ändern, solange das Ziel des Velohauptrouthenetzes adäquat erreicht und die Qualität der Veloinfrastruktur aufgewertet wird.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Innerhalb des Korridors befinden sich folgende Massnahmen, die im Sinne der Synergienutzung berücksichtigt werden resp. zum Teil Bestandteil der Velohauptroute sind:

LV-Ü.21.23	Moosseedorf, Fuss- und Veloverbindung Unterweg-Sandstrasse
LV-Ü.21.24	Bäriswil, Verlängerung Radweg
MIV-Auf.5.6	Zollikofen, punktuelle Verbesserungen der Verkehrssicherheit auf der Kirchlindachstrasse
	Korridor Jegenstorf – Fraubrunnen:
LV-Ü.21.33	Umsetzung Velohauptroute Jegenstorf-Bätterkinder-Lohn, Abschnitt Bätterkinder-Lohn
LV-Ü.21.34	Umsetzung Velohauptroute Jegenstorf-Bätterkinder-Lohn, Abschnitt Fraubrunnen (Gemeindegrenze)-Bätterkinder

sowie

-	Sanierung Ortsdurchfahrt Münchenbuchsee
-	Sanierung Ortsdurchfahrt Jegenstorf
-	Moosseedorf – Zollikofen, Bernstrasse - Zürichstrasse
-	Ittigen – Zollikofen, Länggasse
0351.2.093	Verkehrsmanagement Region Bern Nord

Basierend auf der Planungs-Massnahme des Agglomerationsprogramms Bern, 3. Generation:

- LV-W-1-j Velohauptroute Raum Zollikofen (0351.3.103)

Umsetzung

Die Umsetzung erfolgt etappiert sowie im Rahmen von separaten Projekten oder durch eigenständige Projekte. In der 4. Generation werden als Etappe 1 hauptsächlich einfache Massnahmen und «quick wins» anvisiert (BM.LV-Ü.21.32 Umsetzung Velohauptrouthen Korridor Raum Zollikofen, Etappe 1). Umfangreichere Massnahmen, mit höherem Koordinations- und Projektierungsaufwand, werden im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms, 5. Generation aufgenommen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die Routenevaluation berücksichtigt u.a. das kantonale Velonetz gemäss Sachplan Veloverkehr.

Voraussichtlicher Planungsbeginn	Voraussichtliches Planungsende
01.01.2024	31.12.2027
Federführung	Weitere Beteiligte
TBA-OIK II	Je nach Projekt (RKBM; Gemeinden; TBA-DLZ; betroffene TU, Private)
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
-	-

Finanzierungsschlüssel

Gesamtplanung:

Wird nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) mitfinanziert. Finanzierung erfolgt durch den Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Umsetzung Etappe 1:

siehe BM.LV-Ü.21 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, Agglomeration Bern; A-Horizont; BM.LV-Ü.21.32 Umsetzung Velohauptrouthen Korridor Raum Zollikofen, Etappe 1

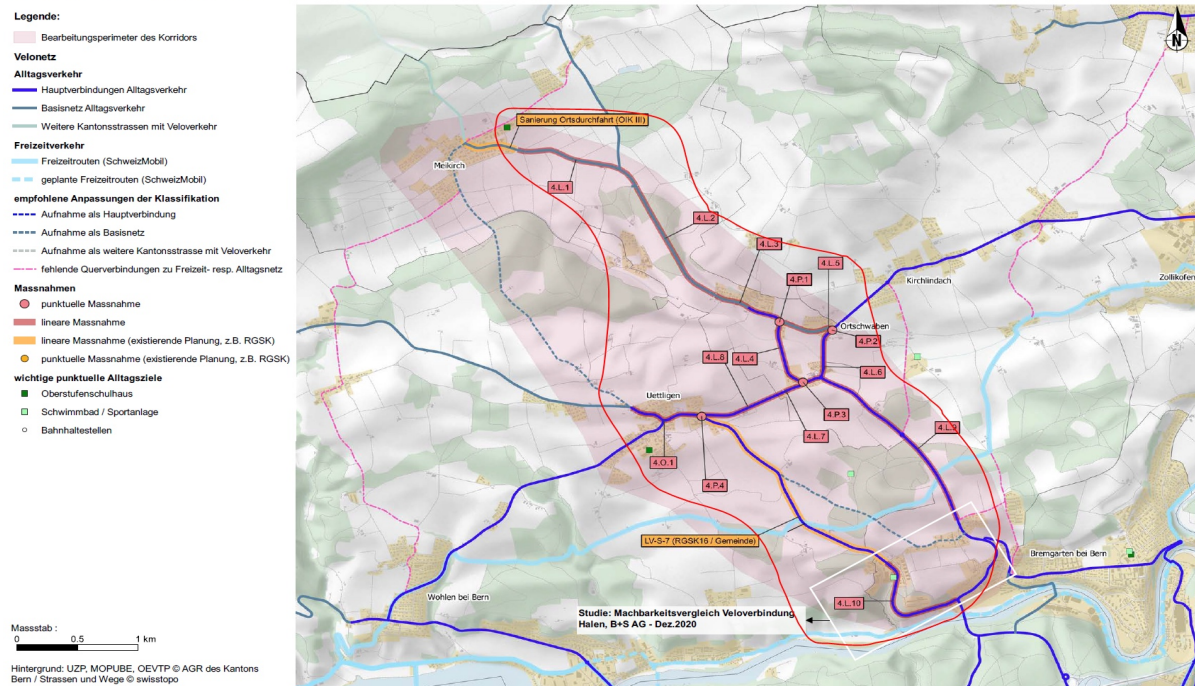
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	-

Velohaupttrouten Korridor Halenbrücke-Uettligen / Ortschaften / Ortschaften

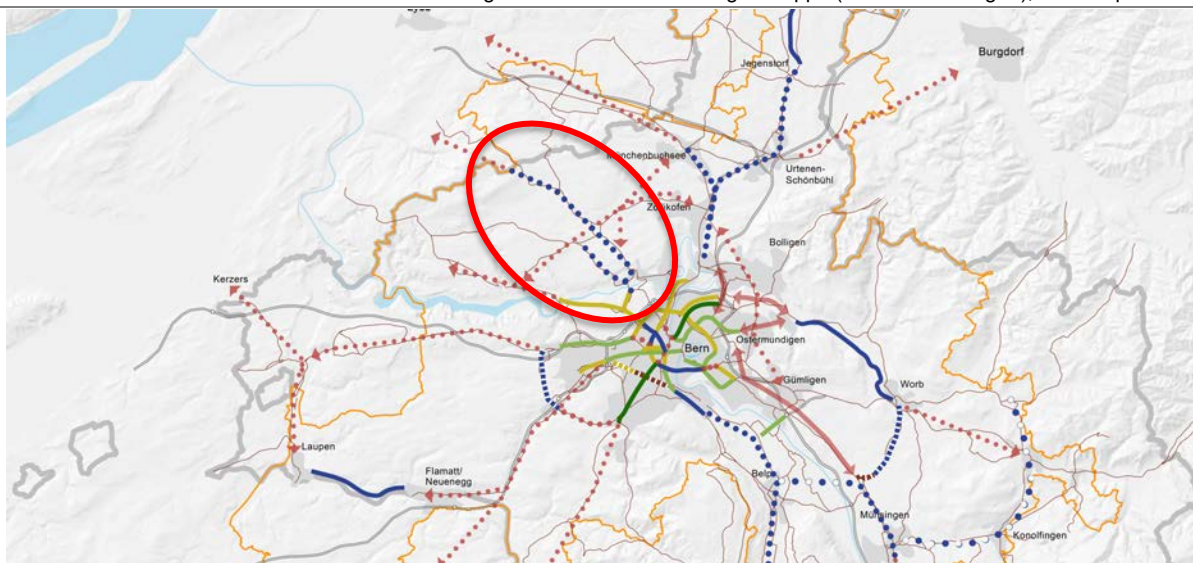
RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.LV-Ü.34	–	–	Eigene Leistung (AvE)

Karte:

Massnahmenkonzept - Korridor 4: Halenbrücke – Uettligen / Ortschaften – Meikirch



Erstentwurf Linienführung Abschnitte Velohaupttroute und Hervorhebung Potenzial zur Umsetzung 1.Etappe (rote Umrandungen); Stand April 2021



Auszug Karte Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen, Handlungsbedarf

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Massnahme trägt zur Realisierung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr (insbesondere bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstands-freien Velohaupttrouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden.

Zur Umsetzung aller Velohaupttrouten-Abschnitte im Korridor sind unterschiedliche Massnahmen notwendig. Gemäss Massnahmenkonzept (Stand April 2021) sind innerhalb des Korridors Halenbrücke-Uettligen / Ortschaften folgende Kernelemente geplant:

- Optimierung bestehender Strasseninfrastruktur mit Markierung/Signalisation: z.B. Ortsdurchfahrt Uettligen
- (ein-/beidseitiger) Ausbau der Kantonsstrasse mit Radstreifen: z.B. Ortschaften–Schützenrain/–Meikirchstrasse/–Kirchlindachstrasse, Uettligenstrasse

- Bau eines neuen Radweges entlang der Kantonsstrasse: z.B. Herrenschwanden–Ortschwaben
- Ausbau bestehendes Trottoir zu Fuss-/Radweg: z.B. Meikirch–Ortschwaben (Abschnitt Süd)

Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung können sich die Projektelemente noch ändern, solange das Ziel des Velohaupttroutennetzes adäquat erreicht und die Qualität der Veloinfrastruktur aufgewertet wird.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Innerhalb des Korridors befinden sich folgende Massnahmen, die im Sinne der Synergienutzung berücksichtigt werden resp. zum Teil Bestandteil der Velohaupttroute sind:

-	Sanierung Ortsdurchfahrt Meikirch
-	Herrenschwanden – Uetligen, Sicherheit des Veloverkehrs

Basierend auf der Planungs-Massnahme des Agglomerationsprogramms Bern, 3. Generation:
- LV-S-7 Erhöhung Verkehrssicherheit Herrenschwanden–Uetligen (0351.3.082)

Umsetzung

Die Umsetzung erfolgt etappiert sowie im Rahmen von separaten Projekten oder durch eigenständige Projekte. In der 4. Generation werden als Etappe 1 hauptsächlich einfache Massnahmen und «quick wins» anvisiert (BM.LV-Ü.21.35 Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Halenbrücke-Uetligen / Ortschwaben, Etappe 1). Umfangreichere Massnahmen, mit höherem Koordinations- und Projektierungsaufwand, werden im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms, 5. Generation aufgenommen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die Routenevaluation berücksichtigt u.a. das kantonale Velonetz gemäss Sachplan Veloverkehr.

Voraussichtlicher Planungsbeginn	Voraussichtliches Planungsende
01.01.2024	31.12.2027
Federführung	Weitere Beteiligte
TBA-OIK II	Je nach Projekt (RKBM; Gemeinden; TBA-DLZ; betroffene TU, Private)
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
-	-

Finanzierungsschlüssel

Gesamtplanung:

Wird nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) mitfinanziert. Finanzierung erfolgt durch den Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Umsetzung Etappe 1:

siehe BM.LV-Ü.21 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, Agglomeration Bern; A-Horizont; BM.LV-Ü.21.35 Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Halenbrücke-Uetligen / Ortschwaben, Etappe 1

Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	-

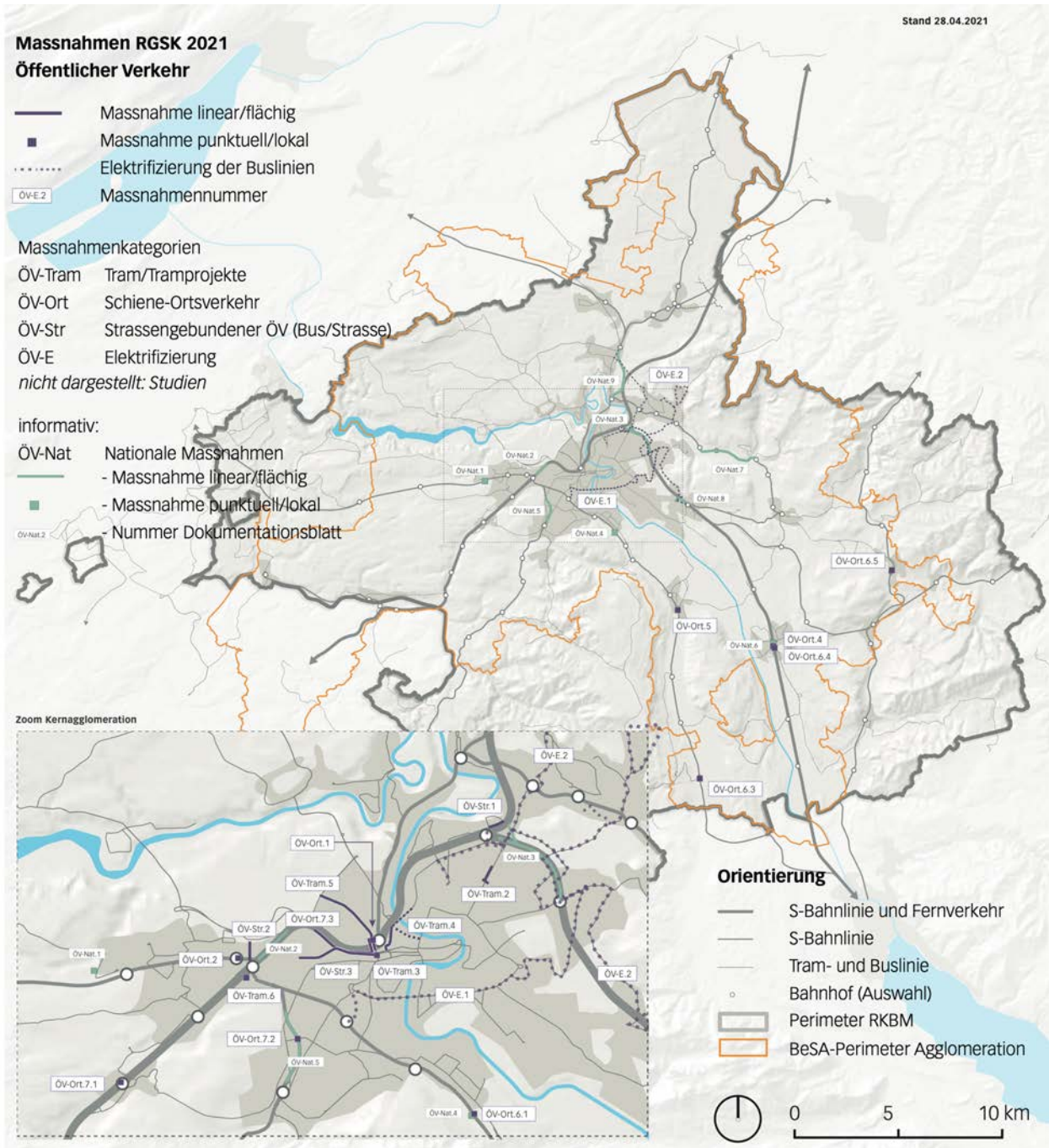
Öffentlicher Verkehr

Übersicht

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
	Einzelmassnahmen Tram/Tramprojekte						
ÖV-Tram.2	Stadt Bern, neue Haltestelle Guisanplatz			X			473
ÖV-Tram.3	Stadt Bern, 2. Tramachse West				X		475
ÖV-Tram.4	Stadt Bern, 2. Tramachse Ost	ÖV-Tram-2	0351.3.059			X	478
ÖV-Tram.5	Stadt Bern, Tram Länggasse					X	481
ÖV-Tram.6	Stadt Bern, Neues Tramdepot Bern West					X	483
	Einzelmassnahmen Schiene-Ortsverkehr						
ÖV-Ort.1	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrs-massnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 1: Baustein 4	ÖV-FV-1-a	0351.3.157	X			485
ÖV-Ort.2	Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge			X			487
ÖV-Ort.4	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West			X			490
ÖV-Ort.5	Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp				X		492
ÖV-Ort.6	Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, Agglomeration Bern, A-Horizont						494
ÖV-Ort.6.1	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	ÖV-Reg-2 (1)	0351.3.039	X			496
ÖV-Ort.6.3	Thurnen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Thurnen			X			497
ÖV-Ort.6.4	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof			X			498
ÖV-Ort.6.5	Grosshöchstetten, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Grosshöchstetten			X			499
ÖV-Ort.7	Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, Agglomeration Bern, B-Horizont						500
ÖV-Ort.7.1	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen				X		502
ÖV-Ort.7.2	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	ÖV-Reg-3 (1)	0351.3.041		X		503
ÖV-Ort.7.3	Stadt Bern, Umstellung der Linie 101 auf Doppelgelenkbus				X		504
	Einzelmassnahmen Strassengebundener ÖV (Bus / Strasse)						
ÖV-Str.1	Stadt Bern, Bus-/LV-Verbindung Neuenschwanderstrasse	LV-N-7		X			505
ÖV-Str.2	Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viadukts A12 Ausserholligen			X			508
ÖV-Str.3	Stadt Bern, ÖV-Erschliessung Inselareal				X		511
	Einzelmassnahmen Elektrifizierung						

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
ÖV-E.1	Stadt Bern, Elektrifizierung Buslinie 28			X			513
ÖV-E.2	Agglomeration Bern, Elektrifizierung Busli- nien 38, 41, 44, 46 und 47			X			515
ÖV-Ü.1	Massnahmenpaket Region Bern- Mittelland, Studien Weiterentwicklung ÖV-Netz						518
ÖV-Ü.1.1	Region Bern-Mittelland, Studie Verbesse- rung ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum			X			519
ÖV-Ü.1.3	Region Bern-Mittelland, Studie für Regionales Angebotskonzept 2026-2029			X			520

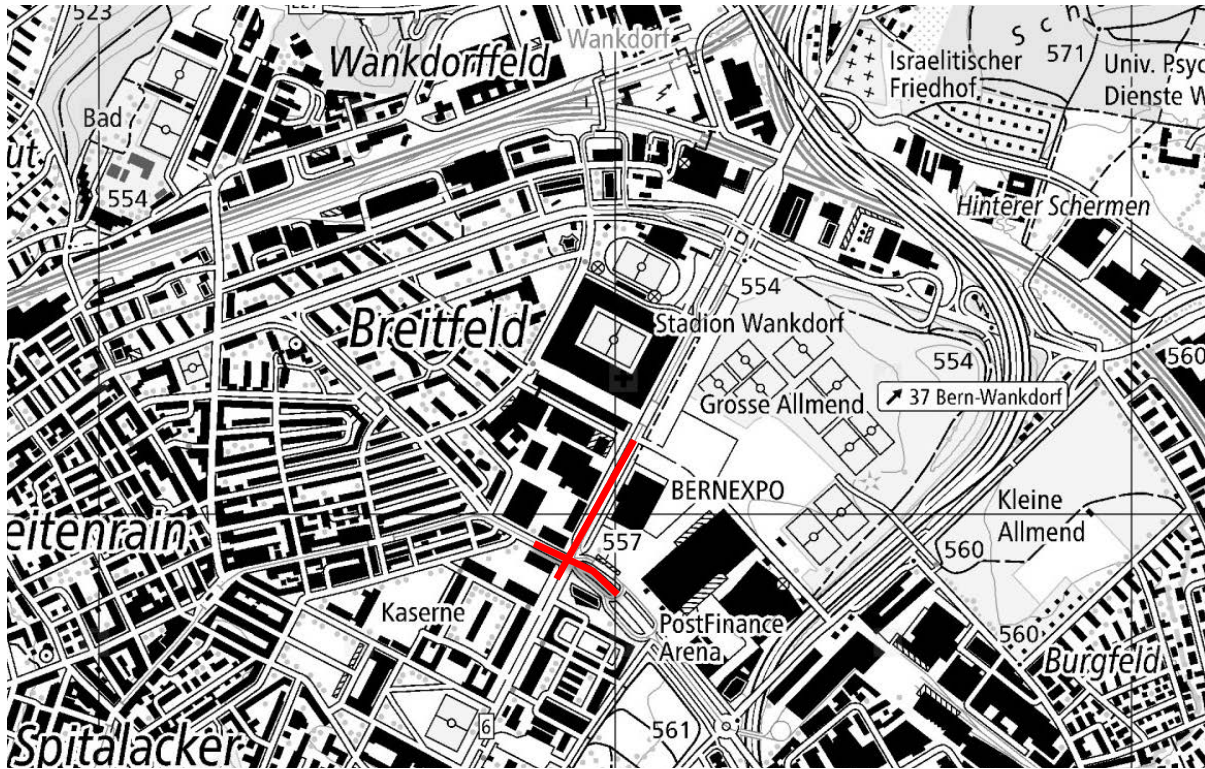
Massnahmenkarte Öffentlicher Verkehr



Stadt Bern, neue Haltestelle Guisanplatz

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Tram.2	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	6 Tram / Stadtbahn	6.2 Einzelmassnahme Neue / Aufwertung Haltestelle

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Haltestelle Guisanplatz soll vom Guisanplatz in die Papiermühlestrasse verlegt werden. Im Bestand greift das Tram mehrfach in das LSA-System ein, um zwischen Wendeschlaufe und der Rodmattstrasse zu verkehren. Durch die Massnahme sollen weniger ÖV-Eingriffe ins System die Leistungsfähigkeit des Knotens verbessern und die Reisezeiten der Tramlinie 9 durch Wegfall der Schlaufe verkürzt werden.

Machbarkeit

Für den Knoten Guisanplatz wurde ein Variantenstudium durchgeführt. Die Machbarkeit ist in der Vorstudie nachgewiesen worden.

Zweckmässigkeit

Der öffentliche Verkehr stellt das Rückgrat der Siedlungsentwicklung dar. Im Zielbild und der Teilstrategie ÖV sind ein leistungsfähiges ÖV-Netz und dessen Weiterentwicklung wichtige Bestandteile. Die Massnahme kann einen stabilen und verzögerungsfreien Betrieb der Haltestelle Guisanplatz garantieren.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.3 – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems:

Durch die Massnahme kann der Verkehrsablauf am Knoten Guisanplatz wesentlich optimiert werden und es entsteht Spielraum zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und für den Fuss- und Veloverkehr. Ebenso können die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes umgesetzt werden. Insgesamt kann eine Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr sowie eine Aufwertung des öffentlichen Raums erreicht werden.

Die Massnahme trägt entsprechend der Teilstrategien Verkehr und Mobilität dazu bei

- das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern.
- dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann.

Von der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsabschnittes profitieren alle Verkehrsteilnehmenden, da der Rückstau reduziert werden kann.

Planungsstand

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

1 – Vorstudie 2016; Mitwirkung Vorprojekt Sommer 2021

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn 01.01.2026	Voraussichtliche Inbetriebnahme 31.12.2026
Federführung TBA-OIK II; Bernmobil	Weitere Beteiligte Stadt Bern; RBS; BERNEXPO
Kosten (Mio. CHF) 8.0	Antrag Kantonsbeitrag –

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen und bei Massnahmen in der Federführung des Kantons

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Im betreffenden Abschnitt sind 2026 Gleissanierungen geplant, welche zusammen mit der Massnahme umgesetzt werden sollen.

Im Rahmen der Projekterarbeitung wurde bereits die Option angesprochen, den Guisanplatz umfassender umzubauen, um die Velohauptroute über den Guisanplatz zu optimieren. Diese Massnahmenerweiterung ist nicht in der Kostenberechnung enthalten.

Umweltverträglichkeit

–

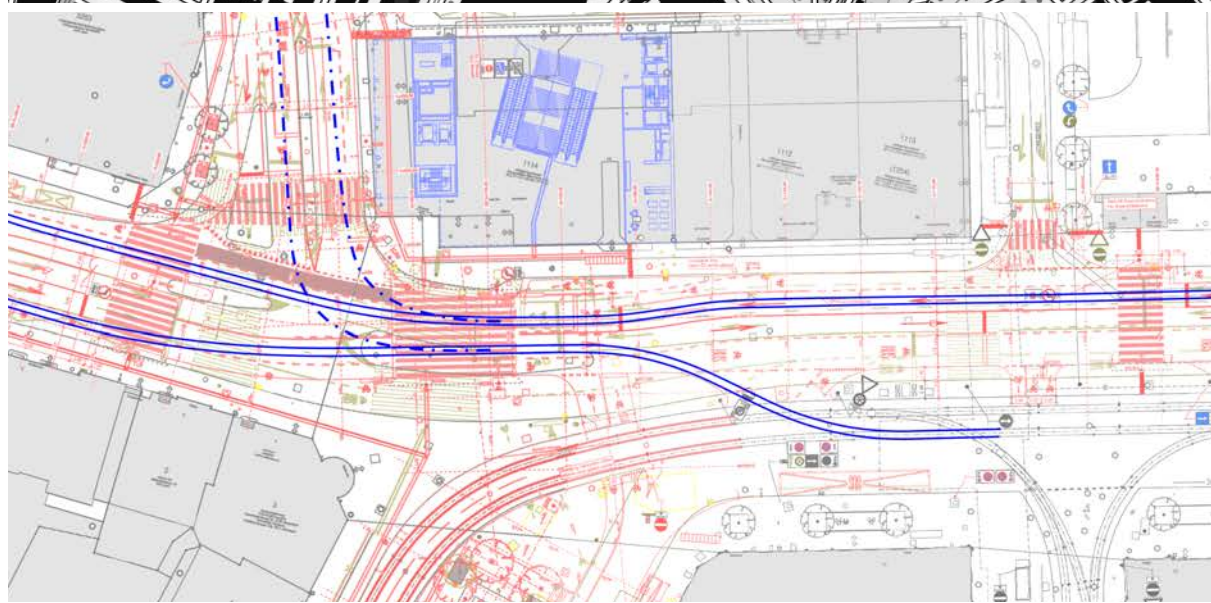
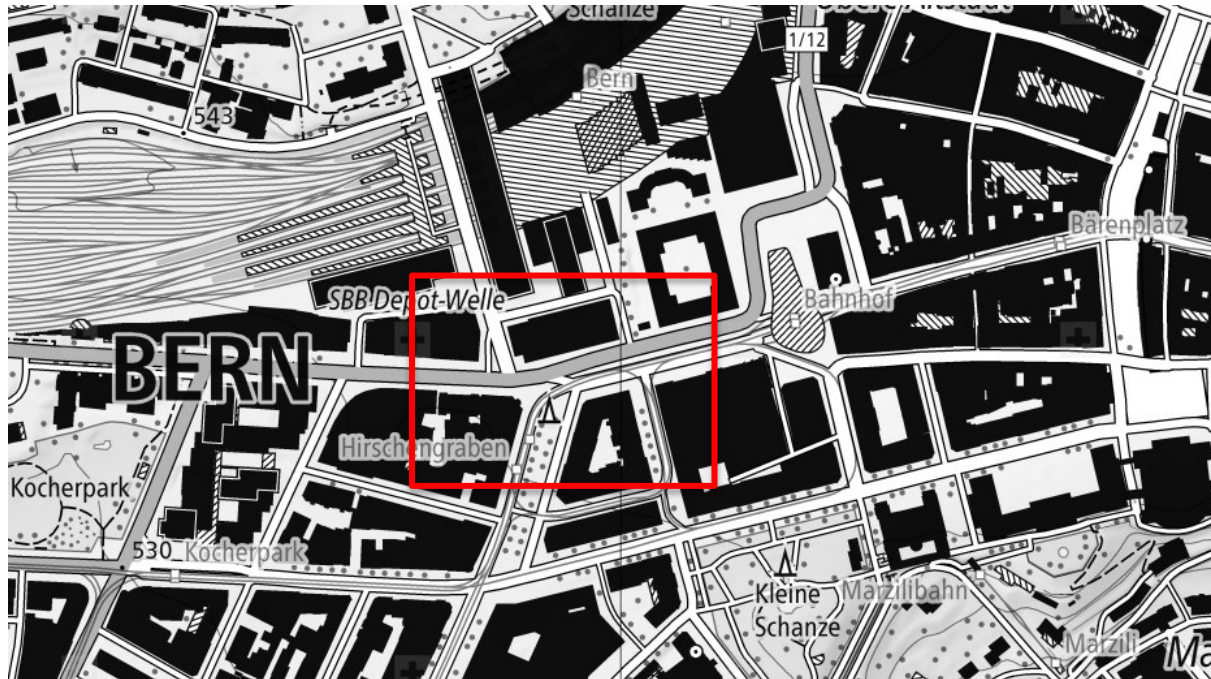
Quantitative Angaben, Dokumente

- Technischer Bericht Optimierung Verkehrssystem Raum Guisanplatz/Wankdorf, TBA, 2017

Stadt Bern, 2. Tramachse West

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Tram.3	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	6 Tram / Stadtbahn	6.1 Neue Tramlinie / Stadtbahn

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Mit Inbetriebnahme neuer Publikumsanlagen im Bahnhof Bern, der Passage Mitte der SBB und des neuen RBS-Tiefbahnhofs wird es zu Nachfrageverlagerungen von der Tramhaltestelle Bahnhof zu derjenigen am Hirschengraben kommen. Dies wird zu längeren Haltezeiten der Trams für den Fahrgastwechsel führen. Die ÖV-Nachfrage an der Tramhaltestelle Hirschengraben wird aufgrund der prognostizierten Nachfrageentwicklung bis zum Planungshorizont 2040 weiterhin zunehmen. Per 2035 braucht es zur Bewältigung der zusätzlichen Nachfrage und der Gewährleistung eines stabilen Betriebes zusätzliche Infrastrukturen (Gleise, Haltekanten) im Bereich Bubenbergplatz/Hirschengraben, welche die bestehende Haltestelle Hirschengraben entlasten. Es wird die Erstellung eines zweispurigen Abschnitts durch die Laupenstrasse–Belpstrasse vorgeschlagen. Dieser wird am Bubenbergplatz/Bahnhofplatz bzw. am Kocherpark mit dem Stammnetz

verknüpft. Die zusätzlichen Halteketten der Haltestelle Hirschengraben kommen im Bereich der heutigen Bushaltestelle zu liegen.

Machbarkeit

Die Massnahme basiert auf den Ergebnissen der ZMB Zweite Tramachse Innenstadt (Bestvariante Innenstadt Nord) und den Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern (Bauprojekt Stand August 2019). Die Machbarkeit kann damit als nachgewiesen betrachtet werden.

Zweckmässigkeit

Die Massnahme kann ab dem Zeithorizont 2035 einen stabilen und verzögerungsfreien Betrieb der Haltestelle Hirschengraben garantieren. Es konnten keine anderen Massnahmen mit vergleichbarer Entlastungswirkung gefunden werden.

Die Massnahme trägt entsprechend den Teilstrategien dazu bei,

- das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern.
- dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann.
- in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).
- dass in der Kernagglomeration ein leistungsfähiges und dichtes ÖV-Netz aus radialen und tangentialen Linien realisiert wird.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.3 – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems:

Durch die Entlastung des Hirschengrabens wird ein substantieller Beitrag zur betrieblichen Stabilisierung des gesamten Tramnetzes der Kernagglomeration Bern geleistet, welches aktuell 48 Mio. Fahrgäste pro Jahr transportiert.

Die Massnahme trägt im Fokusräumen Bahnhof Bern dazu bei, dass dieser seine Funktion als Zentrum mit erhöhtem Ziel-, Quell- und Transitverkehr für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr erfüllen kann

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung - Es liegt eine grobe Kostenschätzung im Rahmen des Kurzberichts Kapazitätserweiterung Hirschengraben vor.

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2028

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2031

Federführung

AÖV

Weitere Beteiligte

Stadt Bern; Bernmobil

Kosten (Mio. CHF)

40.0

Antrag Kantonsbeitrag

–

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen und bei Massnahmen in der Federführung des Kantons

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die vorliegende Massnahme ist Bestandteil der Gesamtmassnahme «Netzentwicklung Zentrum», zu der auch die 2. Tramachse Ost gehört (BM.ÖV-Tram.4). Sie basiert auf dem aktuellen Stand der Verkehrsmassnahmen ZBBS (Baustein 1, Verkehrsmassnahmen im Umfeld Bubenberglplatz, und Baustein 2, Neugestaltung Hirschengraben, Personenpassage sowie Option Velostation). Die Massnahme ist aufwärtskompatibel mit dem BGK und einer allfälligen Tramlinie Länggasse (BM.ÖV-Tram.5).

Umweltverträglichkeit

Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.

Quantitative Angaben, Dokumente

- Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt, Belastung Innenstadt, RKBM / AÖV, Februar 2010
 - Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt, Alternativen Linienführungen, RKBM / AÖV, Februar 2010
 - ZMB Zweite Tramachse, Stadt Bern, April 2012
 - ZMB Zweite Tramachse, Anhörung vom 15. Mai 2012, Auswertungsbericht, Stadt Bern, Juni 2012
 - Netzstrategie ÖV 2040 für die Kernagglomeration Bern, RKBM, 2020
-

Stadt Bern, 2. Tramachse Ost

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Tram.4	0351.3.059	4. Generation	C-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
ÖV-Tram-2	–	6 Tram / Stadtbahn	6.1 Neue Tramlinie / Stadtbahn

Karte:

**Beschreibung und Ziel der Massnahme**

Das ÖV-Netzstrategie der Kernagglomeration Bern sieht vor, dass zukünftig einige Buslinien auf Trambetrieb umgestellt werden. Um ausreichend Kapazitäten für die benötigten Tramlinien aus dem Osten und aus dem Westen bereitzustellen, braucht es im Zentrum eine zweite Tramachse. Diese trägt auch dazu bei, dass bei Störfällen oder Bauarbeiten auf einer Zentrumsachse, ein möglichst stabiler Betrieb über die andere Achse gewährleistet werden kann.

Auch mit einer zweiten Tramachse ist beim Bahnhof Bern gemäss Planung von 2012 künftig mit sehr hohen ÖV-Belastungen zu rechnen. So resultieren entlang der geplanten weiten Tramachse im Abschnitt Bubenbergrplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk im Jahr 2040 rund 70 Tram- und Buskurse pro Stunde und Richtung während der HVZ. Das sind nochmals 30 ÖV-Bewegungen mehr als die an ihrer Belastungsgrenze angelangte Tramhaltestelle Hirschengraben heute aufweist (42 Kurse pro Stunde und Richtung zur HVZ). Eine solch starke Belastung des Bahnhofumfelds durch den ÖV ist kaum verträglich mit Blick auf den Stadtraum und andere Verkehrsteilnehmende. Das Liniennetz 2040 muss also so ausgestaltet sein, dass die Zahl der ÖV-Bewegungen im Abschnitt Bubenbergrplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk möglichst reduziert wird. Der vielversprechendste Ansatz dazu ist es, weitere Buslinien auf Tram umzustellen: Ein Tram verfügt über eine rund 60 Prozent grössere Kapazität als ein DGB. Die gleiche Anzahl Fahrgäste kann mit einem Tram somit durch spürbar weniger Fahrten und spürbar weniger Belastungen im Raum Bahnhof transportiert werden.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung einer zweiten Tramachse aus dem Jahr 2012 sah eine Linienführung vom Kocherpark via Belpstrasse–Laupenstrasse–Bahnhofplatz–Bollwerk–Speichergasse und Nägeligasse bis zur Kornhausbrücke vor. Diese Linienführung entstand als Resultat einer Betrachtung des Bahnhofkorridors. Im Laufe der Erarbeitung der ÖV-Netzstrategie hat sich gezeigt, dass aus Gesamtnetztsicht eine andere Linienführung ab Bollwerk via Lorrainebrücke

und Viktoriarain vorteilhafter sein könnte. Dies vor allem, da im nördlichen Korridor Wyler weitere Buslinien für eine Umstellungen auf Trambetrieb vorgesehen sind (Buslinien 18 und 20; Horizont C und später) und in der Folge Synergien bei der Netzplanung entstehen können. Einerseits benötigen diese Buslinien derzeit Kapazitäten (Haltestellen) beim Bahnhofplatz, die durch eine Umstellung auf Trambetrieb frei würden. Andererseits ist die Schaffung einer weiteren Tramlinie östlich des Bahnhofs Bern sinnvoll, weil damit die Anzahl der östlich und westlich auf den Bahnhof zulaufenden Tramlinien ausgeglichen werden kann. Zurzeit wenden einige Linien am Bahnhof; mit weiteren Tramlinien könnten zukünftig mehr Tramlinien durchgebunden werden, was den Raum Bahnhof zusätzlich entlastet. Weil mit einem Tram Wyler ohnehin Gleise im Abschnitt vom Bahnhof Bern bis zum Viktoriarain benötigt werden, bietet sich für eine zweite Tramachse im Osten eine andere Linienführung an als bisher vorgesehen. Konkret steht nun eine Linienführung vom Bahnhofplatz über die Lorrainebrücke bis zum Viktoriarain im Vordergrund. In diesem Fall können ab dem Bahnhofplatz bis zu drei Tramlinien via Lorrainebrücke geführt werden.

Zweckmässigkeit	Nutzen
<p>Der öffentliche Verkehr stellt das Rückgrat der Siedlungsentwicklung dar. Im Zielbild und der Teilstrategie ÖV sind ein leistungsfähiges ÖV-Netz und dessen Weiterentwicklung wichtige Bestandteile. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs Bern werden gesichert. Die Massnahme wird zudem eine hohe Netzredundanz in der Innenstadt mit sich bringen.</p>	<p>Wirkungskriterium 1.3 – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Sie ermöglicht einen Ausbau der ÖV-Kapazitäten. Die Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit, die ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität werden im ganzen Tram- und Busnetz verbessert.</p>
<p>Eine optimalere Erschliessung und Erreichbarkeit der Innenstadt und der umliegenden Quartiere kann zu einer weiteren Konzentration von Einwohner*innen und Arbeitsplätzen führen.</p>	<p>Die zweite Tramachse ist die wichtigste Massnahme der Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration Bern. Ihre Realisierung ist Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Tram- und Hauptbusnetzes. Viele weitere Angebotserweiterungen bauen darauf auf. Die Realisierung der zweiten Tramachse ist deshalb mit höchster Priorität anzugehen.</p>
<p>Die Massnahme trägt entsprechend der Teilstrategien Verkehr und Mobilität dazu bei</p> <ul style="list-style-type: none"> - das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern. - dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutrale bewältigt werden kann. - in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1). 	<p>Die Massnahme wird eine Entlastung der heutigen Tramachse um ca. 40 Fahrzeuge pro Stunde (HVZ) sowie Impulse für die Innenstadtentwicklung mit sich bringen (u. a. Aufwertung Raum City-West und Raum Bollwerk–Speichergasse–Nägeligasse).</p>
<hr/>	
Planungsstand	
2 – Zweckmässigkeitsbeurteilung für Variante Nord liegt vor. Die Linienführung ist jedoch neu zu evaluieren.	
<hr/>	
Bau- und Finanzierungsreife	
1 – Zweckmässigkeitsprüfung	
<hr/>	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2033	31.12.2035
<hr/>	
Federführung	
AÖV	
Weitere Beteiligte	
Stadt Bern; RKBM; betroffene TU; Archäologischer Dienst des Kantons Bern	
<hr/>	
Kosten (Mio. CHF)	
130.0	
Antrag Kantonsbeitrag	
–	
<hr/>	
davon:	
Teil Ost: 100 Mio.	
Teil West: 30 Mio.	
(Kosten ohne Teil 2. Tramachse West; BM.ÖV-Tram.3)	

Finanzierungsschlüssel**Innerhalb AP-Perimeter:**

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen und bei Massnahmen in der Federführung des Kantons

Koordinationsstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Vororientierung

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Vgl. Ausführungen unter BM.ÖV-Tram.3 Stadt Bern, 2. Tramachse West
- Die Massnahme ist auf die Netzstrategie ÖV 2040 für die Kernagglomeration Bern der RKBM abzustimmen.

Umweltverträglichkeit

–

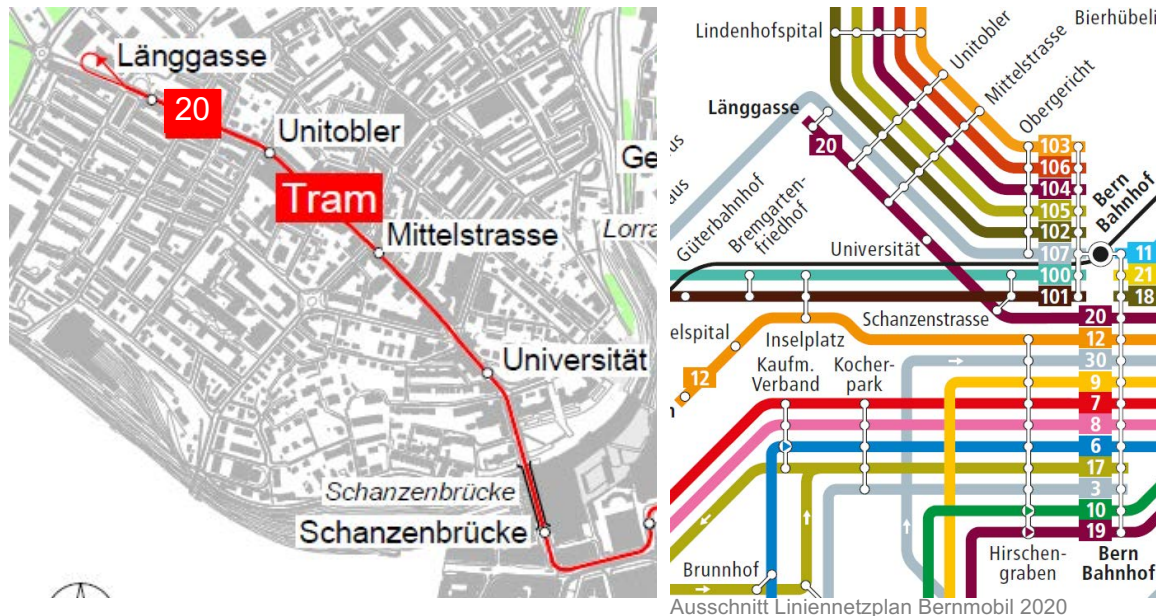
Quantitative Angaben, Dokumente

- Netzstrategie ÖV 2040 für die Kernagglomeration Bern, RKBM 2020
- ZMB Zweite Tramachse Bern, Synthesebericht, INGE 4+ 2012
- Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt, Belastung Innenstadt, RKBM/AÖV, Februar 2010
- Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt, Alternativen Linienführungen, RKBM/AÖV, Februar 2010
- ZMB Zweite Tramachse, Stadt Bern, April 2012
- ZMB Zweite Tramachse, Anhörung vom 15. Mai 2012, Auswertungsbericht, Stadt Bern, Juni 2012

Stadt Bern, Tram Länggasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Tram.5	–	4. Generation	C-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	6 Tram / Stadtbahn	6.1 Neue Tramlinie / Stadtbahn

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Buslinie 20/Länggasse ist zu den Hauptverkehrszeiten überlastet. Für den ÖV-Korridor Länggasse wird für den Zeitraum 2015–2030 ein Nachfragewachstum von rund 50 % prognostiziert; dies insbesondere aufgrund der wachsenden Studierendenzahlen (Prognose: +30 % bis 2030; im Länggassequartier befindet sich ein Grossteil der Standorte der Universität Bern). Mit einer Zunahme des Personenaufkommens im ÖV entsteht ein wachsender Druck nach einer Kursverdichtung. Eine solche starke Belastung des Bahnhofumfelds durch den ÖV ist kaum verträglich mit Blick auf den Stadtraum und andere Verkehrsteilnehmende. Es besteht somit kurz- und mittelfristiger Handlungsbedarf. Das Liniennetz 2040 muss also so ausgestaltet sein, dass die Zahl der ÖV-Bewegungen im Abschnitt Länggasse–Bahnhofplatz möglichst reduziert wird. Der vielversprechendste Ansatz dazu ist es, weitere Buslinien auf Tram umzustellen: Ein Tram verfügt über eine rund 60 Prozent grössere Kapazität als ein Doppelgelenkbus. Die gleiche Anzahl Fahrgäste kann mit einem Tram somit durch spürbar weniger Fahrten und spürbar weniger Belastungen im Raum Länggasse–Bahnhof transportiert werden.

Im Rahmen der ZMB Wyler-Länggasse (2017) wurde ein breites Variantenspektrum geprüft. Als kurzfristige Massnahme wurde die Umstellung der Linie 20 auf den Betrieb mit Doppelgelenkbussen umgesetzt. Da jedoch deren Kapazitäten langfristig nicht genügen, ist auf dieser Linie der Trambetrieb anzustreben.

Machbarkeit

Die Machbarkeit der Massnahme wurde im Rahmen der ZMB nachgewiesen. Aufgrund des Strassenquerschnitts bestehen gewisse Realisierungsrisiken (z. B. Kompatibilität mit Veloverkehr). Insgesamt wird die Lösung als technisch machbar beurteilt.

Zweckmässigkeit

Der öffentliche Verkehr stellt das Rückgrat der Siedlungsentwicklung dar. Im Zielbild und der Teilstrategie ÖV sind ein leistungsfähiges ÖV-Netz und dessen Weiterentwicklung wichtige Bestandteile.

In der ZMB zeigte sich, dass im ÖV-Korridor nur wenige Varianten zur Auswahl stehen. Als Radialverbindung steht einzig die Länggassestrasse zur Verfügung. Tangentiale Verbindungen tragen nicht zur Lösung bei, da die Nachfrage grösstenteils von oder in Richtung Zentrum verläuft. Somit findet die ÖV-Haupterschliessung des Quartiers auch zukünftig über die Länggassestrasse statt.

Im Zeithorizont 2035 genügt die Transportkapazität von Doppelgelenkbussen bei maximal möglichem Fahrplankontakt nicht mehr, weshalb der Trambetrieb auf der Linie 20 langfristig die einzig mögliche Lösung darstellt.

Die Massnahme trägt entsprechend der Teilstrategie Verkehr und Mobilität dazu bei

- das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern.
- dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.3 – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems:

Das Verkehrssystem wird qualitativ verbessert, indem die Kapazität einer stark belasteten Linie mit grossem Wachstumspotential nachhaltig erhöht wird. Die Siedlungsentwicklung nach innen wird unterstützt. Der Kanton und die Universität verfolgen eine Konzentrationsstrategie der Hochschulstandorte im Länggassquartier. Diese ist nur mit einer kapazitätsstarken ÖV-Erschliessung umsetzbar.

Planungsstand

2 – Zweckmässigkeitsbeurteilung liegt vor (2017)

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2035	31.12.2037
Federführung	Weitere Beteiligte
AÖV	Stadt Bern; Bernmobil; RKBM
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
97.0	–

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen und bei Massnahmen in der Federführung des Kantons

Koordinationstand Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Verkehrsmassnahmen ZBBS
- 2. Tramachse West (BM.ÖV-Tram.3)
- 2. Tramachse Ost (BM.ÖV-Tram.4)
- Netzstrategie ÖV 2040 für die Kernagglomeration Bern, RKBM, 2020

Umweltverträglichkeit

Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.

Qualitative Angaben

- Zwischen dem Bahnhofplatz und der Wendeschlaufe Länggasse befinden sich im Bestand 6 Bushaltestellen der Linie 20 (inkl. Bhf und Wendeschlaufe), welche einen Abstand von 300 - 360 m zueinander aufweisen.
- Die Linie 20 fährt montags bis freitags im Bestand einen Takt von 6 Minuten-Takt, mit Verdichtungskursen in der Hauptverkehrszeit auf 4 Minuten. Samstag und Sonntag 7.5 - 10 Minuten-Takt.
- Mit Ausnahme der Haltestelle Universität, besteht an jeder Haltestelle eine Umstiegsmöglichkeit auf weitere regionale Buslinien (insgesamt 8 Buslinien) sowie am Bahnhof Bern auf den Regional- und Fernverkehr der Bahn und das Bus- und Tramnetz der Stadt Bern.

Quantitative Angaben, Dokumente

ZMB Wyler-Länggasse, 2017

Stadt Bern, Neues Tramdepot Bern West

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Tram.6	–	4. Generation	C-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	6 Tram / Stadtbahn	6.2 Einzelmassnahme Neue / Aufwertung Haltestelle

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Bernmobil betreibt derzeit am Eigerplatz, an der Bolligenstrasse, an der Freiburgstrasse sowie in Wichtrach und Worb (RBS) Abstellanlagen und Werkstätten für Bus und Tram. Aus betrieblicher Sicht benötigt Bernmobil östlich und westlich des Hauptbahnhofs je ein Tramdepot, damit die Teilnetze westlich und östlich des Bahnhofes autonom betrieben werden können, wenn die Verbindungsachse durch die Markt-/Spitalgasse unterbrochen ist. Westlich des Hauptbahnhofs liegt das bestehende Tramdepot am Eigerplatz. Es entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen und kann auch nicht ausgebaut werden. Deswegen erfolgt eine Standortevaluation für ein neues Tramdepot westlich des Bahnhofes Bern.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist im Rahmen von vertieften Studien nachzuweisen. Eine entsprechende Machbarkeits- und Potenzialstudie wird im 2021 gestartet; mit Ergebnissen wird bis 2023 gerechnet.

Zweckmässigkeit

Das als prioritärer Standort definierte Areal Bodenweid ist betrieblich und baulich gut geeignet. Die Grösse und die Geometrie ermöglicht die Realisierung eines effizienten Tramdepots. Die Bodenweid liegt nahe am bestehenden Schienennetz zweier Tramlinien und gleichzeitig an einer Randlage abseits des Wohngebiets. Die Massnahme unterstützt das Ziel des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Im Zielbild und der Teilstrategie ÖV sind ein leistungsfähiges ÖV-Netz und dessen Weiterentwicklung wichtige Bestandteile.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.3 – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems:
Mit dem Projekt erfolgt die rechtzeitige Sicherung geeigneter Infrastrukturstandorte für den öffentlichen Verkehr, so dass die Betriebsstabilität und Kapazitäten auf dem städtischen Tramnetz auch langfristig gewährleistet werden können.

Planungsstand

1 – Handlungsbedarf ist erkannt. Eine Machbarkeits- und Potenzialstudie wurde ausgelöst.

 Bau- und Finanzierungsreife

 1 – Projektierung

 Voraussichtlicher Baubeginn
 01.01.2032

 Voraussichtliche Inbetriebnahme
 31.12.2035

 Federführung
 Stadt Bern

 Weitere Beteiligte
 Bernmobil; AÖV; TBA-OIK II;
 Grundeigentümer; AWN

 Kosten (Mio. CHF)
 20.0

 Antrag Kantonsbeitrag
 Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen
 gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
 - Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen und bei Massnahmen in der Federführung des Kantons
-

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Vororientierung

Aufnahme in kantonalen Richtplan

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

 Das Projekt ist mit den Arealentwicklungen Sportplatz Bodenweid und Eigerplatz abzustimmen.

Umweltverträglichkeit

 Die Umweltverträglichkeit ist im Rahmen der Projektierung nachzuweisen.

Quantitative Angaben, Dokumente

–

Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 1: Baustein 4

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Ort.1	0351.3.157	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
ÖV-FV-1-a	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.1 Einzelmassnahme Neue / Aufwertung Haltestelle

Karte:



Visualisierung des neuen Bahnhofszugang Länggasse inkl. Velostation

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Um einen ungehinderten Zugang zur Bahn zu gewährleisten, sind im ersten Ausbauschnitt ZBB Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Bahnhofs Bern nötig. Ziel der Massnahme sind die Aufwertung der ÖV-Umsteigepunkte Bahnhofplatz und Hirschengraben sowie des Bahnhofumfelds, die Gewährleistung der Passantenströme von und zum Bahnhof und die Verbesserung der Veloerschliessung.

Der Baustein 4 beinhaltet als Massnahmen im Umfeld des Zugangs Länggasse die Anbindung des Bahnhofs Bern und der Publikumsanlagen an das Quartier für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Erschliessung der Velostation beim Zugang Länggasse.

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Die Umsetzung des Gesamtkonzepts zum Ausbau des Bahnhofs Bern ist eine der Schlüssel-massnahmen des Agglomerationsprogramms Bern. Die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern ist Voraussetzung für das Funktionieren des Fernverkehrs, der S-Bahn Bern und der Anbindung an den städtischen und regionalen ÖV. Der Knoten Bern ist der Schlüsselpunkt im Bahnnetz des Grossraums Bern (Hauptstadtregion) und zweitgrösster Bahnknoten der Schweiz. Ohne die Bereitstellung von ausreichenden Kapazitäten des ÖV kann die notwendige Konzentration der Siedlungsentwicklung nicht erreicht werden. Die Verkehrsmassnahmen sind ein wichtiger Bestandteil zur Anbindung des Bahnhofs an die Stadt und an den ÖV-Feinverteiler

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde im Rahmen der Projektierung nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild sieht den ÖV als Rückgrat der regionalen Mobilität. Hierzu ist ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereitzustellen. Die Entwicklung des Verkehrssystems ist auf eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität ausgerichtet.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Handlungsbedarf im Fokusraum Bahnhof Bern dazu bei, dass dieser seine Funktion als Zentrum mit erhöhtem Ziel-, Quell- und Transitverkehr für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr erfüllen kann.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Erzielt werden soll eine Veränderung des Modal Splits zugunsten der kombinierten Mobilität und des öffentlichen Verkehrs sowie eine städtebauliche und bedürfnisgerechte Gesamtaufwertung des Bahnhofs zu einer multimodalen Drehscheibe.

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung des Bauprojektes

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2027

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2030

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

betroffene TU; TBA-OIK; RKBM; AGR; BAV; Bürgergemeinde Bern; Grosse Schanze AG; Die Post; ARE

Kosten (Mio. CHF)

6.7

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen und bei Massnahmen in der Federführung des Kantons

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Stadt Bern, 2. Tramachse West (BM.ÖV-Tram.2)
- Stadt Bern, 2. Tramachse Ost (BM.ÖV-Tram.3)

Umweltverträglichkeit

–

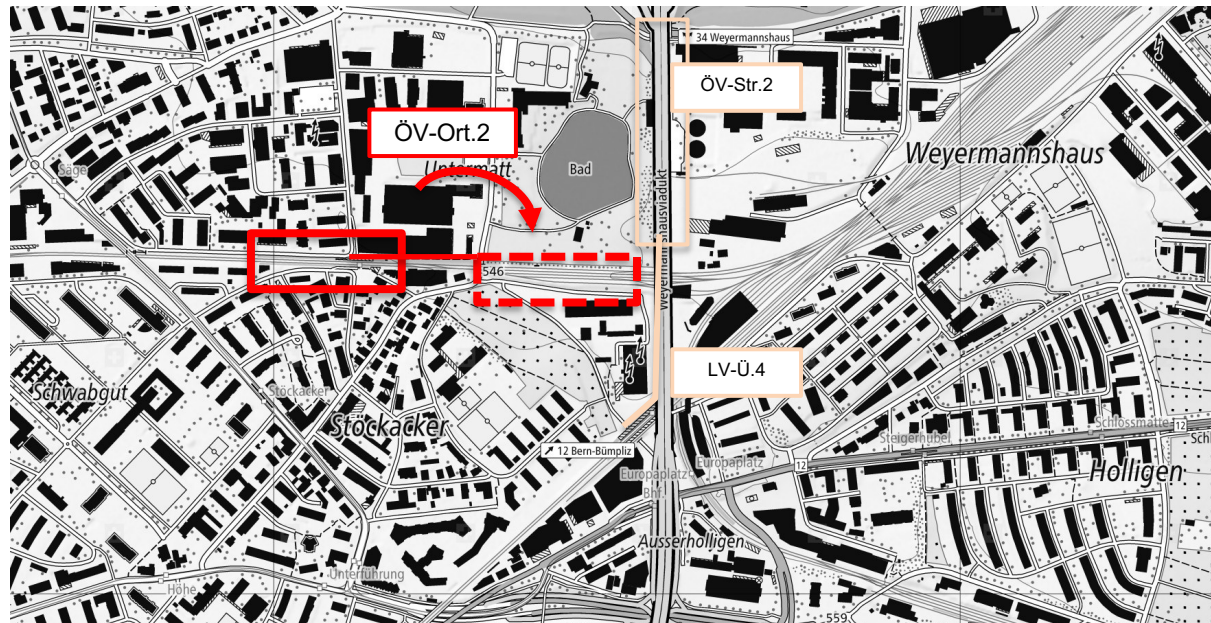
Quantitative Angaben, Dokumente

–

Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Ort.2	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.1 Einzelmassnahme Neue / Aufwertung Haltestelle

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Durch das Verschieben der S-Bahnhaltestelle Stöckacker nach Osten (Arbeitstitel neue Haltestelle: Europaplatz Nord), wird der Europaplatz als funktional zusammenhängender Stadtraum und Mobilitätsdrehscheibe gestärkt. Die Massnahme verkürzt die Wege zwischen den einzelnen Haltestellen von S-Bahn, Tram und Bus im Raum Europaplatz/Ausserholligen, so dass Umsteigebeziehungen attraktiviert werden. Durch die Ergänzung mit weiterführenden Mobilitätsangeboten (Velostation, Standort von Veloverleihsystem und Carsharing) sowie dem Anschluss an die neue Fuss- und Velo-Verbindung (BM.LV-Ü.4) und der Verbesserung des ÖV-Angebotes beim Viadukt der A12 (BM.ÖV-Str.2), wird der Raum Europaplatz – Europaplatz Nord zu einer multimodalen Drehscheibe, welche die Erschliessungsqualität des ESP Ausserholligen deutlich erhöht und einen Beitrag zur Entlastung des Bahnhof Bern leistet. Die Linie 27 soll zukünftig bis zum neuen Bahnhof geführt werden.

Die neue S-Bahnhaltestelle Europaplatz Nord (ehemals Stöckacker) weist auf der westlichen Seite einen attraktiven Zugang von hoher städtebaulicher und verkehrlicher Qualität auf (inkl. attraktive Zugänge, Querung Stöckackerstrasse, Velostation). Die Zugänge zum S-Bahnhof Europaplatz entsprechen den Standards der Stadt Bern.

Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

- Westlicher attraktiver Zugang
- Velostation integriert in die neue Haltestelle
- östlicher Zugang via neue Fuss- und Velo-Verbindung (BM.LV-Ü.4)
- Lücken im Fuss- und Velowegnetz werden geschlossen:
 - Verbreiterung der Unterführung Stöckackerstrasse mit attraktivem Fuss- und Veloweg (u.a. Erhöhung Sicherheit Fuss-/Veloverkehr)
 - Sicherung der Querung Stöckackerstrasse für Zufussgehende
 - Verbindung zwischen Untermattweg und Stöckackerstrasse entlang der Bahnlinie (Verbreiterung neu für Velo und Bus inkl. Aufwertung)
- Einführung resp. Vorbereitung für Ringbuslinie 27 (u.a. neue Bushaltestelle)

Machbarkeit

Die Machbarkeit des neuen S-Bahnhofs Europaplatz Nord ist mit dem Vorprojekt der SBB/BLS ausgewiesen. Das BAV unterstützt die Verschiebung konzeptionell und finanziell über das Projekt STEP AS2025 Ausbau Holligen.

Die Velostation ist entsprechend den realisierten Projekten in der Stadt Bern grundsätzlich machbar und wird in das Projekt für die neue Haltestelle integriert (als Bestandteil PGV). Die Aufwertung der Fuss- und Velowege ist in der Richtplanung ausgewiesen.

Zweckmässigkeit

Die Massnahme unterstützt eine direkte Umsteigebeziehungen und eine durchgehende Mobilitätskette. Die Massnahme unterstützt die Strategie im Fokusraum Bern ESP Ausserholligen, indem die S-Bahnhaltestelle Bern Europaplatz Nord näher beim Europaplatz liegen wird. Der Weg zwischen den beiden S-Bahnhaltestellen wird kürzer und attraktiver, er verbessert massgeblich die Situation für den Fuss- und Veloverkehr bei den beiden S-Bahnhaltestellen Bern Europaplatz und Bern Europaplatz Nord sowie im direkten Umfeld der beiden Haltestellen.

Die Massnahme trägt entsprechend der Vision der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 zu einer effizienten, nachhaltigen und vernetzten Mobilität für alle bei.

Die Massnahme trägt dazu bei, in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien dazu bei,

- dass in der Kernagglomeration ein leistungsfähiges und dichtes ÖV-Netz aus radialen und tangentialen Linien realisiert wird.
 - dass die multimodale Mobilität gefördert wird.
-

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Erzielt werden soll eine Veränderung des Modal Splits zugunsten der kombinierten Mobilität und des öffentlichen Verkehrs sowie eine städtebauliche und bedürfnisgerechte Gesamtaufwertung des Bahnhofs zu einer multimodalen Drehscheibe.

Verkehrsräume von hoher städtebaulicher Qualität und mit attraktiven Dienstleistungen unterstützen eine stadt- und klimaverträgliche Mobilität.

Planungsstand

1 – Vorprojekt des S-Bahnhofs Bern Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker seitens SBB/BLS liegt vor. (Bestandteil des SBB-Projektes «Leistungssteigerung Bern West»)

- Integration in Richtplan ESP Ausserholligen.
 - Studie Aufwertung ÖV-Erschliessung nördlich der Bahnlinien liegt vor.
-

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierungsverfahren kann innerhalb des A-Horizontes abgeschlossen werden. Das Baubewilligungsverfahren für die Verschiebung Station Stöckacker läuft im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens.

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01. 2024	31.12.2026 (Teilbetriebnahme) Fertigstellung ca. Ende 2031
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Bern	SBB; BLS; TBA-OIK; ASTRA; BAV; Bernmobil
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
5.1	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
 - Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen und bei Massnahmen in der Federführung des Kantons
-

Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Bern, Holligen: Entflechtung (BM.ÖV-Nat.2; AS2025)
 - Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen (BM.LV-Ü.4)
 - Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viadukts A12 Ausserholligen (BM.ÖV-Str.2)
 - Stadt Bern, Velostation S-Bahnhaltestelle Europaplatz (BM.LV-Ü.21.43)
 - Bern, Holligen: Entflechtung (BM.ÖV-Nat.2)
-

Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit ist in der Projektierung nachzuweisen.

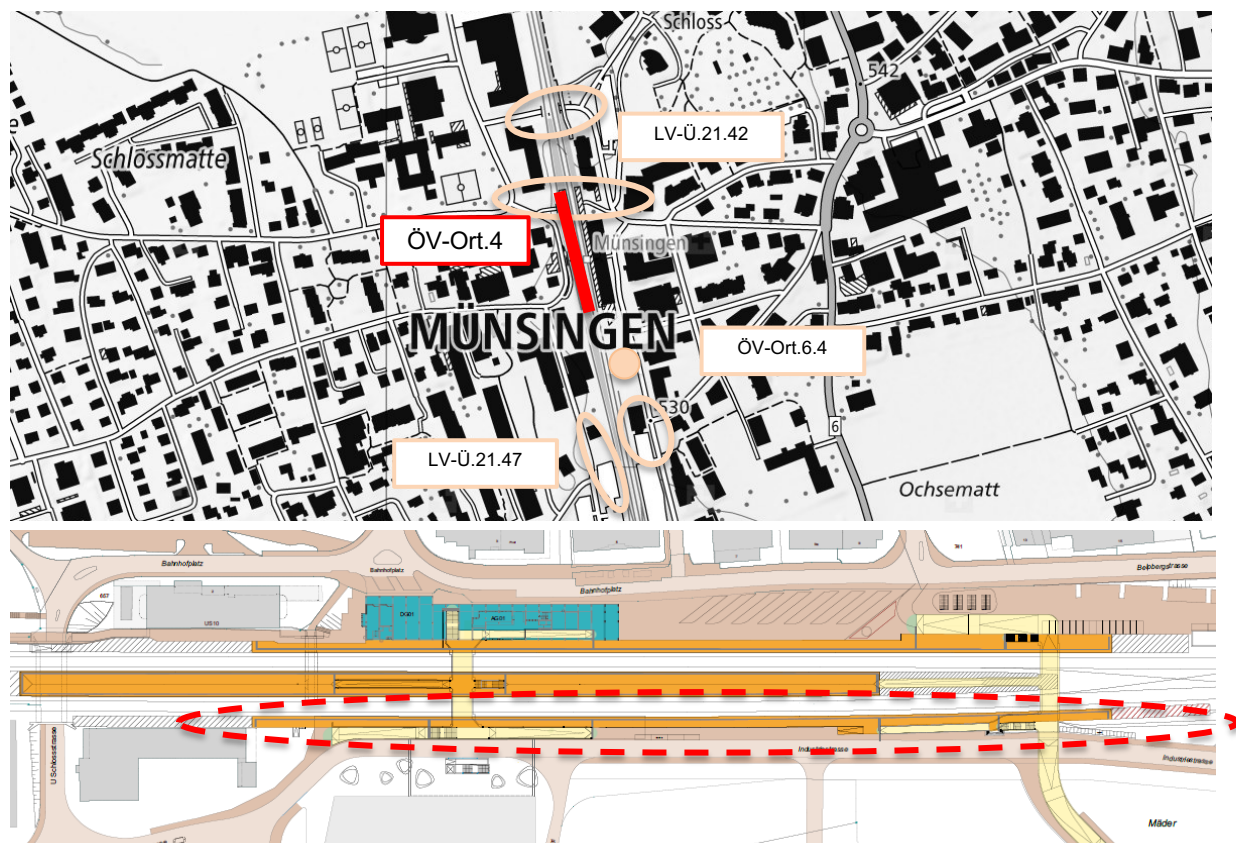
Quantitative Angaben, Dokumente

- Konzeptidee Anbindung ÖV-Linien nördlich an den Knoten Ausserholligen
 - Synthesebericht Ausserholligen, Verkehrskonzept, 06.03.2020
 - Memo zum Synthesebericht Haltestelle Stöckacker, Aktualisierung Busangebot, 14.12.2020
 - Zusatzbericht Verkehr zur Richtplanrevision ESP Ausserholligen, 26.10.2020
 - Buserschliessung Weyermannshaus West Arbeitspapier betreffend Fahrtrichtung der grossen Schlaufe Buslinie 27, 10.12.2020
 - Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern, 2020; Massnahmen 3.3 und 6.15
 - Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern, 2020: Massnahme 9
-

Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Ort.4	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.1 Einzelmassnahme Neue / Aufwertung Haltestelle

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Der Bahnhof Münsingen stellt eine wichtige ÖV-Drehscheibe im Orts- und Regionalverkehr dar. Mit der geplanten durchgehenden Taktverdichtung der S1 auf 15 Minuten in Richtung Bern steigt die Attraktivität des ÖV und legt damit die Basis für eine Verbesserung des Modal Split. Die Gemeinde Münsingen verfolgt das Ziel, die Gesamtmobilität mit möglichst wenig MIV sicherzustellen und setzt sich daher u.a. für ein gut ausgebautes ÖV Netz in Münsingen und der Region ein. Um den unterschiedlichen Ansprüchen gerecht zu werden, wird der Bahnhof in den nächsten Jahren durch die Gemeinde Münsingen und im Rahmen des AS 2025 durch die SBB umfassend ausgebaut und modernisiert und besser in den städtebaulichen Kontext integriert. Auf der westlichen Bahnhofseite fehlt heute ein attraktiver Bahnhofzugang. Verkehrliche Mängel bestehen insbesondere bei der Zugänglichkeit und Übersichtlichkeit für Zufussgehende und bei den Abstellanlagen für Velofahrende. In enger Koordination mit den weiteren Projekten des Entwicklungsgebietes "Bahnhof West", sollen zukünftig ein attraktiver Bahnhofplatz und ein neues urbanes Quartier (SEin) direkt auf der Westseite des Bahnhofes entstehen. Hierfür wird u.a. eine neue Velostation gebaut (0351.3.123) und die Industriestrasse verlegt und neu gestaltet.

Das Aussenperron wird von der Gemeinde als Zusatzleistung gewünscht und finanziert. Die SBB plant und baut das Bauwerk im Auftrag des BAV zusammen mit ihrem Ausbauprojekt STEP AS 2025 in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Münsingen. Im Rahmen einer Neugestaltung des ÖV-Knotenpunkts Münsingen, Westperron ist ein neues, niveauloses Perron auf der Westseite des Bahnhofes Münsingen mit 320 m Nutzlänge (Perron, Perrondach, Perronausrüstung, Kundeninfo, Beleuchtung, Beschallung etc.) geplant. Direkte Treppen und Rampen zur PU Mitte und zur neuen PU Süd garantieren direkte und sichere Wege.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde in der Vorprojektierung nachgewiesen.

Baustart der Massnahmen im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Zweckmässigkeit

Für Münsingen und den gesamten Ortsteil West ist es entscheidend, dass der neue Bahnhofplatz auf der Westseite direkt an eine Aussenperronkante für die S-Bahnlinie S1 und den RE Richtung Bern anschliesst. Nur dadurch entsteht ein belebter Bahnhofplatz West und eine komfortable, niveaulose und attraktive Anbindung des Westquartiers mit über 6'000 Einwohnern. Die Zugangswege der Bahnenutzer zum Einsteigepunkt werden deutlich kürzer.

Die Massnahme unterstützt eine direkte Umsteigebeziehungen und eine durchgehende Mobilitätskette. Die Massnahme trägt dazu bei,

- dass entsprechend der Vision der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040, eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität für alle erzielt wird.
- in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufgefangen wird (MOCA 1).
- dass entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien, die multimodale Mobilität gefördert wird.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Erzielt werden soll eine Veränderung des Modal Split zugunsten der kombinierten Mobilität und dem öffentlichen Verkehr sowie eine städtebauliche und bedürfnisgerechte Gesamtaufwertung des Bahnhofs Münsingen zu einer multimodalen Drehscheibe.

Planungsstand

1 – grobe Kostenschätzung aus Vorprojekt

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01. 2024	31.12.2027
Federführung	Weitere Beteiligte
SBB; Gemeinde Münsingen	–
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
5.9	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen und bei Massnahmen in der Federführung des Kantons

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Rund um den Bahnhof Münsingen finden koordiniert eine Reihe von Neubau- und Umgestaltungs-massnahmen statt, welche den Bahnhof zu einer multimodalen Drehscheibe aufwerten und die Erschliessung und die ÖV-/KM-Angebotsqualität deutlich verbessern:

- Münsingen, Wendegleis (BM.ÖV-Nat.6)
- Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof (BM.ÖV-Ort.6.4)
- Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zugang Fuss- und Veloverkehr PU Nord (BM.LV-Ü.21.42)
- Münsingen, Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen (BM.LV-Ü.21.47)
- Münsingen, Velostation Bahnhof (0351.3.123)
- Münsingen, Bahnhof LV-Verbindungen (0351.3.076)

Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit ist in der Projektierung nachzuweisen.

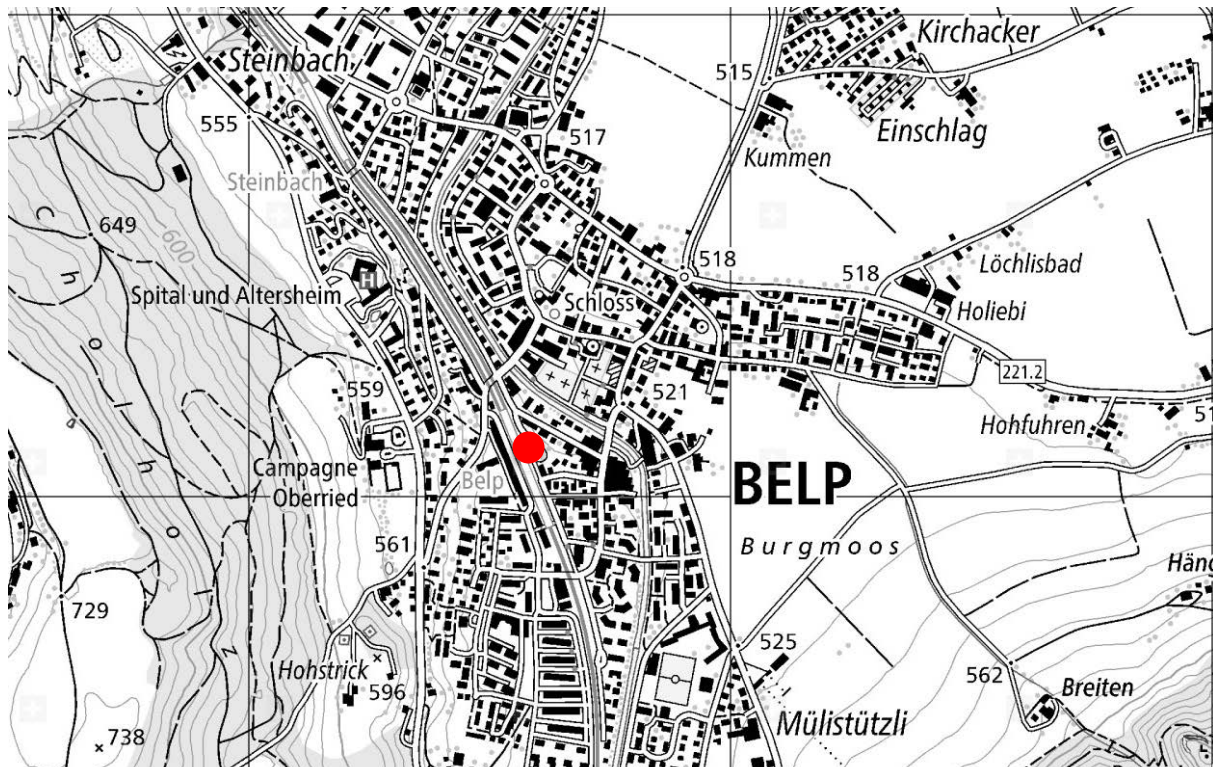
Quantitative Angaben, Dokumente

–

Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Ort.5	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.1 Einzelmassnahme Neue / Aufwertung Haltestelle

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Der Bahnhofplatz von Belp genügt aus gestalterischer Sicht und bezüglich des Verkehrsablaufs den verschiedenen Anforderungen nicht: Der funktionale Ablauf am Busbahnhof ist ineffizient und nicht hindernisfrei; die Anordnung, Zugänglichkeit und Anzahl Parkplätze, Kurzzeitparkplätze und Veloabstellplätze ist defizitär; die Sicherheit und Attraktivität der Schulwegverbindung benötigt eine Optimierung etc.

Ziel ist eine umfassende Neuorganisation des Bahnhofplatzes und Anpassung des Verkehrsregimes. Insbesondere die Wendemöglichkeit des Busses wird optimiert, so dass auf die heute bestehende Wendeschleife verzichtet werden kann.

Elemente des BGK sind:

- Effiziente platzsparende Busführung (in die Gestaltung integriert)
- Hindernisfreie Gestaltung Haltestelle
- Genügend Veloabstellplätze an guter Lage
- Kiss & Ride Plätze
- Genügend Raum für Sharing-Angebote
- Hohe Aufenthaltsqualität

Machbarkeit

Die Machbarkeit der Massnahme ist im Rahmen der Projektierung nachzuweisen.

Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild sieht den ÖV als Rückgrat der regionalen Mobilität. Hierzu ist ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereitzustellen.

Die Entwicklung des Verkehrssystems ist auf eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität ausgerichtet.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Erzielt werden soll eine Veränderung des Modal Split zugunsten der kombinierten Mobilität und dem öffentlichen Verkehr sowie eine städtebauliche und bedürfnisgerechte Gesamtaufwertung des Bahnhofsbereiches.

Planungsstand

1 – grobe Kostenschätzung aus Erfahrungswerten liegt vor; Massnahmeninhalt ist bekannt

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2028

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2031

Federführung

Gemeinde Belp

Weitere Beteiligte

betroffene TU

Kosten (Mio. CHF)

6.63

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen
gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen und bei Massnahmen in der Federführung des Kantons. Beitrag AÖV an Umsteigeanlagen des ÖV wird auf Antrag der Gemeinde geprüft und beträgt maximal 80% der Restkosten.
- Gemeinde: Der Beitrag der Gemeinde beträgt mindestens 20%.

Koordinationstand

Zwischenergebnis

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit ist in der Projektierung nachzuweisen.

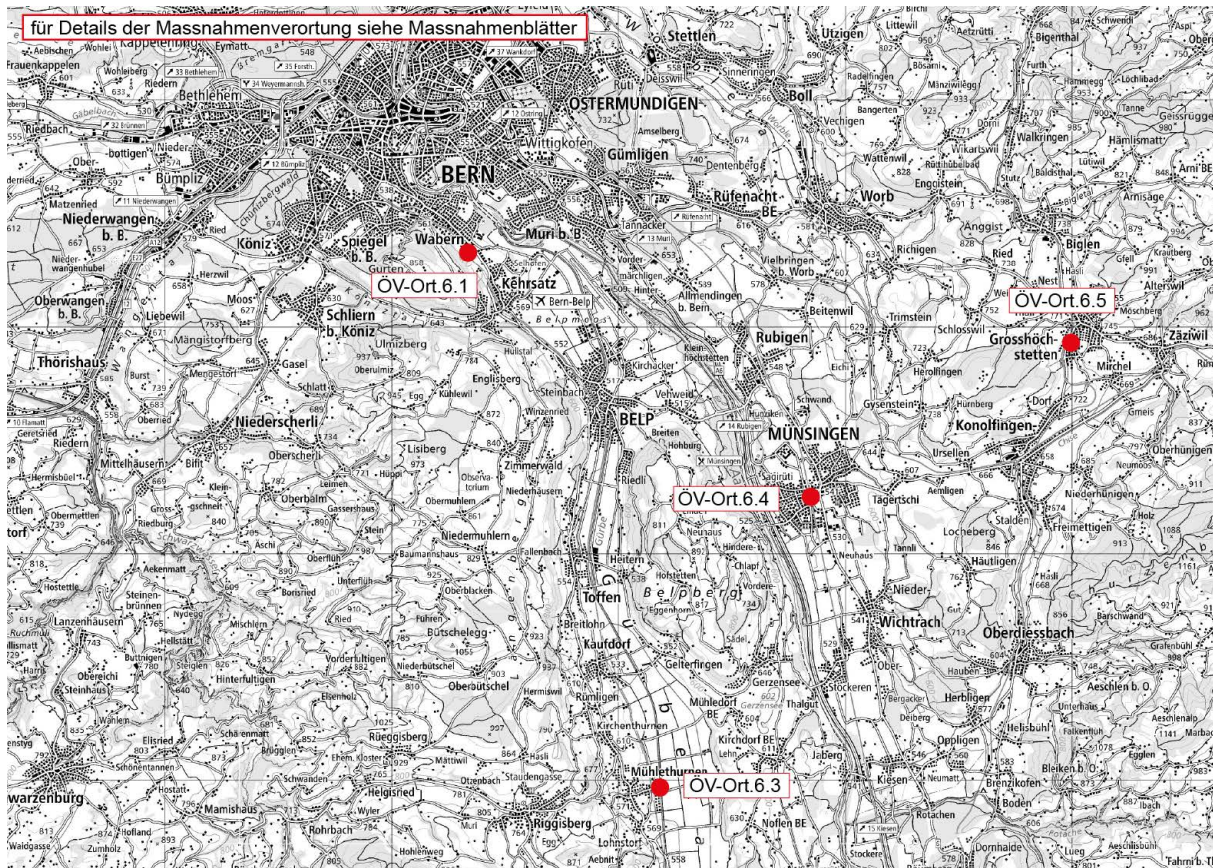
Quantitative Angaben, Dokumente

–

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, Agglomeration Bern, A-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Ort.6	siehe Teilmassnahmen	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.		Kategorie	
siehe Teilmassnahmen –		6 Tram / Stadtbahn	6.3 Pauschale Aufwertung Haltestellen

Karte:



Beschreibung

Mit den Teilmassnahmen können optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Feinverteiler und damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden. Dies wirkt sich positiv auf den Modal Split zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel aus.

Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild sieht den ÖV als Rückgrat der regionalen Mobilität. Neben den Infrastrukturausbauten im Bahnverkehr sind auch optimale Verknüpfungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie attraktive Zugangsmöglichkeiten zu schaffen.

Die Entwicklung des Verkehrssystems ist auf eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität ausgerichtet. Die Erreichbarkeit ist – trotz der erwarteten Verkehrszunahme – für Bevölkerung und Wirtschaft sicherzustellen. Hierzu soll ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereitgestellt werden.

Die Massnahmen tragen entsprechend der Teilstrategien Verkehr und Mobilität dazu bei

- das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern.
- dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann.
- dass in der Kernagglomeration ein leistungsfähiges und dichtes ÖV-Netz aus radialen und tangentialen Linien realisiert wird.
- die multimodale Mobilität gefördert wird.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Die Massnahmen bringen eine deutliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Eine bessere Verknüpfung der Verkehrssysteme (S-Bahn – Feinverteiler) wird erreicht. Die Situation für den Langsamverkehr (u. a. Zugänge, Platzverhältnisse) wird wesentlich verbessert.

Gesamtkosten (Mio. CHF)

12.8

Finanzierungsschlüssel

- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen und bei Massnahmen in der Federführung des Kantons. Beitrag AÖV an Umsteigeanlagen des ÖV wird auf Antrag der Gemeinde geprüft und beträgt maximal 80% der Restkosten.
- Gemeinde: Der Beitrag der Gemeinde beträgt mindestens 20%.

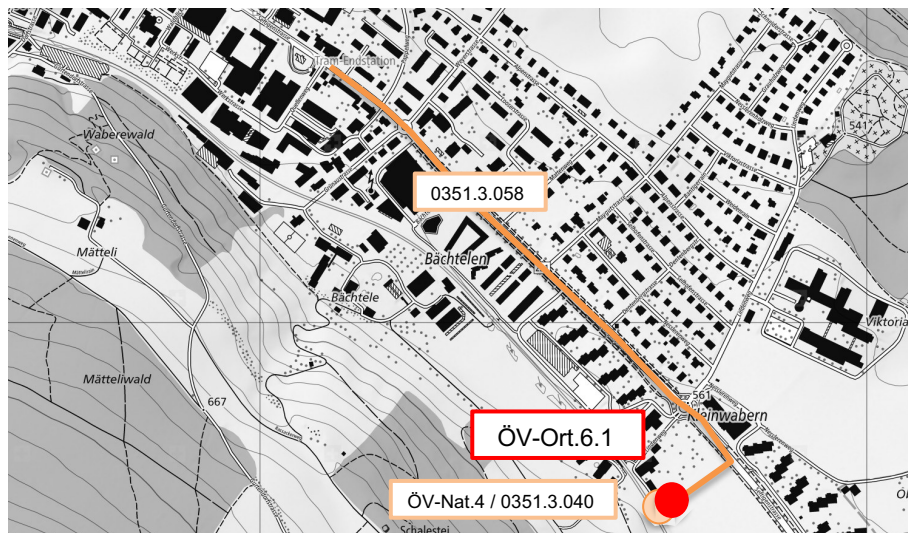
Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen. Beitrag AÖV an Umsteigeanlagen des ÖV wird auf Antrag der Gemeinde geprüft und beträgt maximal 80% der Restkosten.
- Gemeinde: Der Beitrag der Gemeinde beträgt mindestens 20%.

Quantitative Angaben, Dokumente

–

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.ÖV-Ort.6.1	ÖV-Reg-2 (1)	–	0351.3.039	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)				
Kurzbeschreibung	<p>In Kleinwabern wird mit der Verlängerung der Tramlinie 9 sowie dem Bau der neuen BLS-Haltestelle ein Umsteigeknoten Bahn-Tram-Bus entstehen. Damit dieser jedoch funktioniert, muss zwischen der Endhaltestelle Kleinwabern des Tram 9 und der BLS-Haltestelle ein öffentlicher Bereich erstellt werden. Rund um den neuen Umsteigeknoten soll zukünftig auch eine städtebauliche Entwicklung stattfinden, der Umsteigeknoten muss somit aufwärtskompatibel gestaltet werden (z.B. betreffend Anzahl Veloabstellplätze, Verbindung/Durchlässigkeit zu angrenzende Parzellen).</p> <p>Im Projekt Tramlinienerlängerung Kleinwabern (0351.3.058) werden die Infrastrukturen für das Tram inkl. Haltestelle finanziert. Vom Bahninfrastrukturfonds BIF wird die neue S-Bahnstation finanziert inkl. Zugänge zu den Perrons und Unterführung (STEP AS 2035; BM.ÖV-Nat.4, 0351.3.040). Damit die Haltestelle jedoch als Knotenpunkt funktioniert, ist ein öffentlicher Bereich (Bahnhofsbereich) notwendig, welcher diese zwei Infrastrukturprojekte sowie in weiterer Zukunft auch die Siedlungsentwicklung verbindet und einen Aufenthalts- und Umsteigeort für das Gebiet Kleinwabern darstellt.</p> <p>Dieser öffentliche Bereich beinhaltet zum Beispiel Infrastrukturen für: den Veloverkehr (Zugangswege, 200 Veloabstellplätze), den Fussverkehr (Zugangswege, Möblierung, Informationstafeln, öffentliche Beleuchtung, öffentliche Sanitäranlagen), den motorisierten Individualverkehr (Kiss+Ride, Kurzzeitparkfelder), den öffentlichen Verkehr (Sanitäranlagen für ÖV-Mitarbeitende) und die Belebung des Platzes und damit die Erhöhung des Sicherheitsempfindens der Nutzenden (Wasserspiele, Schattenspenden [Bäume/Dächer], Kiosk). Die Umsetzung der Massnahme ist zwingend mit der Tramwendeschleife des Projektes Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern zu koordinieren (d.h. möglichst gemeinsame Inbetriebnahme, archäologische Arbeiten etc.).</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio.CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	Gemeinde Köniz	betroffene TU; RKBM; Festsetzung TBA-OIK II; AÖV	–	–	Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter	1	3.5 *	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



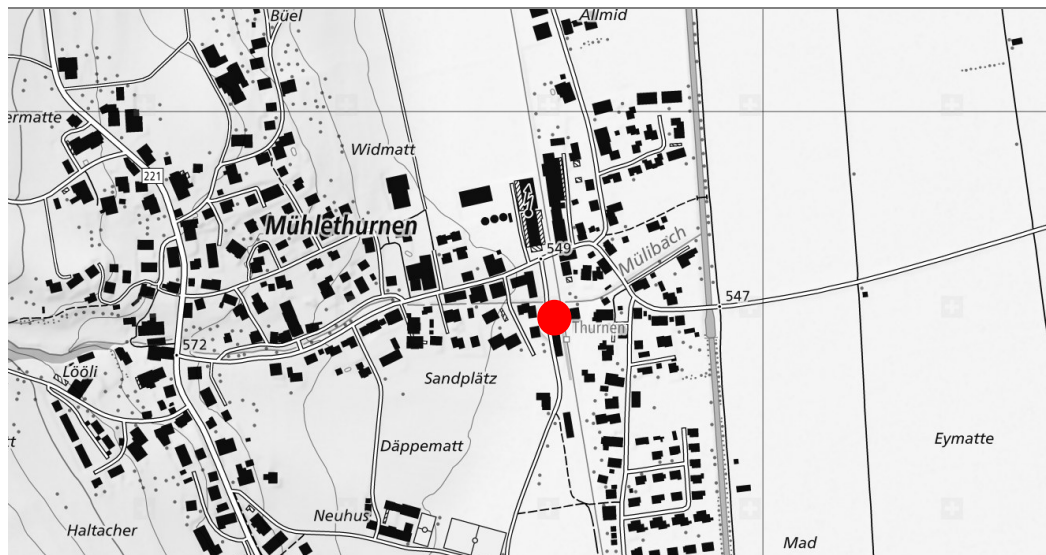
* Exkl. Archäologiekosten (da nicht anrechenbar)

4. Generation					A-Horizont			
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.ÖV-Ort.6.3	–	–	–	Thurnen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Thurnen				

Kurzbeschreibung Die S-Bahnstation Thurnen präsentiert sich nach dem Rückbau eines Teils der Gleisanlagen als einfache Haltestelle, wo die Zugänglichkeit zum Bahnhof, die Umstiegssituation für ÖV-Reisende zwischen dem Bus und der Bahn sowie die Parkierungssituation nicht attraktiv sind. Der heute provisorisch wirkende Zustand des Bahnhofs Thurnen soll in eine dauerhafte Lösung, die dem heutigen Stand der Technik entspricht, überführt werden. Die BLS AG plant hierfür einen umfassende Neubau der Perron- und Publikumsanlagen.
 Im Rahmen einer Neugestaltung des ÖV-Knotenpunkts Thurnen ist geplant:

- Erhöhung Sicherheit und Komfort für Reisende
- Neubau einer Bus-Wendeschleife
- Neugestaltung des Bahnhofplatzes
- Neubau der P+R- sowie B+R-Anlagen (evtl. Bestandteil BLS-Projekt)

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio.CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Thurnen	Gemeinde Thurnen	AÖV; betroffene TU; RKBM	Zwischenergebnis	–	Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter	1	4.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



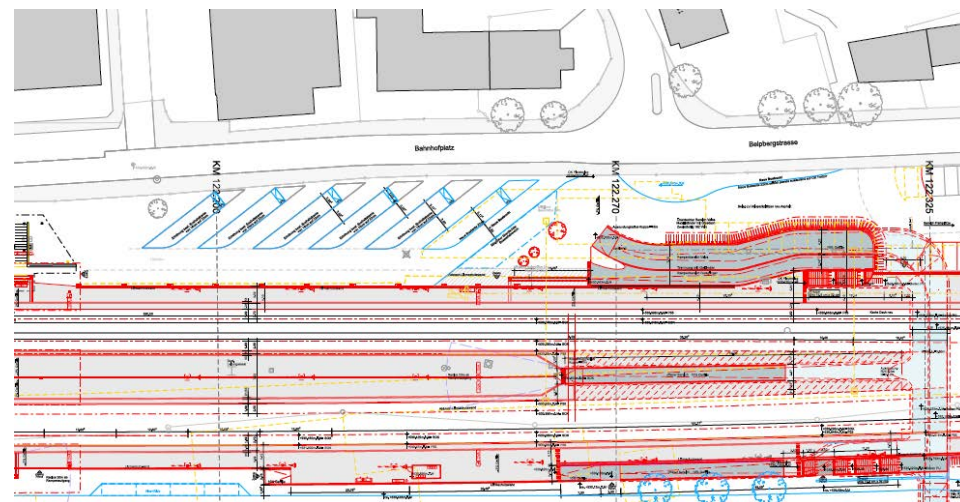
4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.ÖV-Ort.6.4	–	–	–	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof

Kurzbeschreibung

Der Bahnhof Münsingen stellt eine wichtige ÖV-Drehscheibe im Orts- und Regionalverkehr dar. Mit der geplanten durchgehenden Taktverdichtung auf 15 Minuten in Richtung Bern steigt die Attraktivität des ÖV und legt damit die Basis für eine Verbesserung des Modal Split. Die neue Buslinie nach Trimstein/Worb ist vor kurzem in das Grundangebot ab 2022 aufgenommen worden und mit dem 15 Minuten Takt wird auch der Ortsbus einen dichteren Fahrplan erhalten. Um den unterschiedlichen Ansprüchen gerecht zu werden, wird der Bahnhof in den nächsten Jahren durch die Gemeinde Münsingen und im Rahmen des AS 2025 durch SBB umfassend ausgebaut und modernisiert.

Damit der Bahnhof die steigenden ÖV-Fahrgastzahlen und die zunehmende Liniendichte in hoher Qualität bewältigen und seine Funktion als regionale multimodale Drehscheibe erfüllen kann, sind Kapazitätsausbauten des Bushofs zwingend notwendig. Durch die Erweiterung mit 2 zusätzlichen Busperrons ist die Abwicklung der An- und Abfahrten der Busse sichergestellt, wodurch gleichzeitig eine bessere Betriebsstabilität und attraktivere Umsteigebeziehungen erzielt werden können. Die Massnahme unterstützt eine Entflechtung der Fahrgastströme auf dem Bahnhofplatz und steigert dadurch die Aufenthaltsqualität.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Münsingen	Gemeinde Münsingen	Betroffene TU	Festsetzung	–	Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter	1	1.3	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

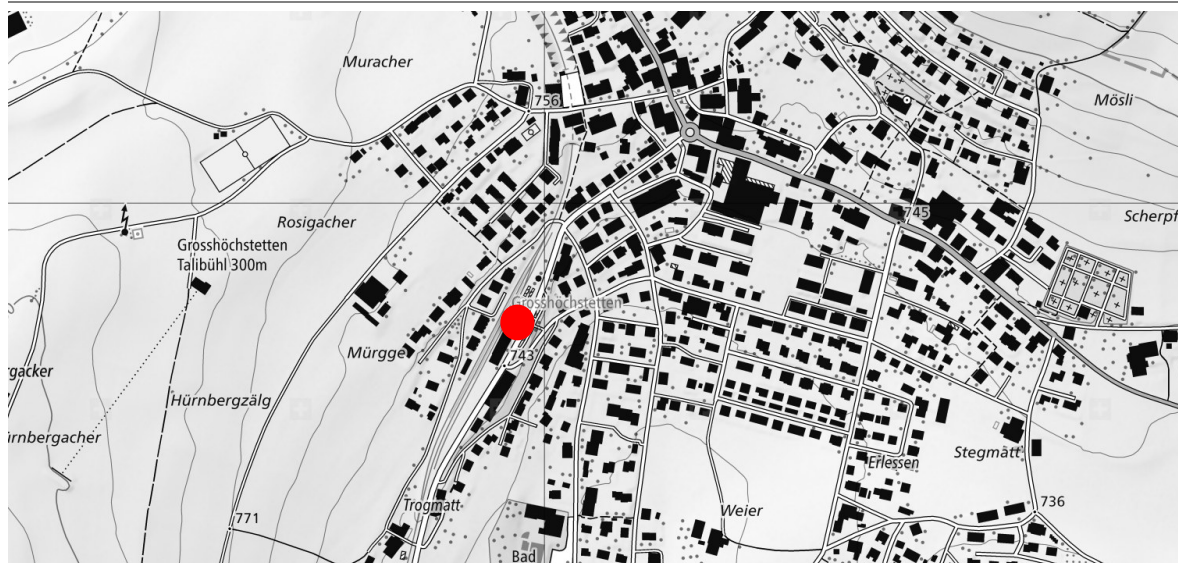


4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.ÖV-Ort.6.5	–	–	–	Grosshöchstetten, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Grosshöchstetten

Kurzbeschreibung Der Bahnhof Grosshöchstetten befindet sich am Rande der Agglomeration von Bern. Das zum heutigen Zeitpunkt sehr heterogene Bahnhofareal soll modernisiert werden. Dazu ist eine Neugestaltung und Aufwertung hinsichtlich Städtebau und Nutzungsart des Gebiets im Gange. Im Zusammenhang mit der Neugestaltung soll die Umsteigesituation zwischen Bus und Bahn verbessert sowie eine neue Infrastrukturanlagen für zukünftige Mobilitätsbedürfnisse von Park+Ride und Bike+Ride erstellt werden. Im Rahmen dieses Prozesses sind folgende Elemente geplant:

- Neubau einer Bus-Wendeschlaufe (Linie Richtung Worb)
- Schaffung attraktiver Umsteigebeziehung von Bus zu Bahn
- Koordination mit der städtebaulichen Aufwertung und Verdichtung
- Neubau und Erweiterung der Park&Ride- und Bike&Ride- Anlagen

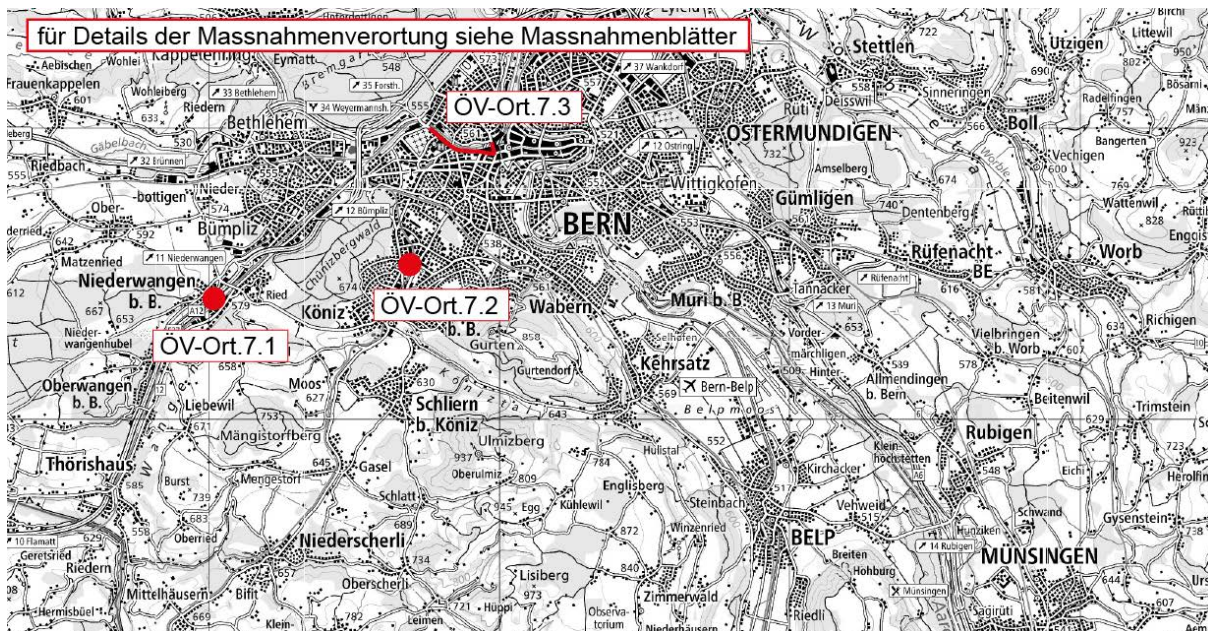
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Grosshöchstetten	Gemeinde Grosshöchstetten	BLS; TBA-OIK II; Die Post	Festsetzung	–	Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter	1	4.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, Agglomeration Bern, B-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Ort.7	siehe Teilmassnahmen	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.		Kategorie	
siehe Teilmassnahmen –		6 Tram / Stadtbahn	6.3 Pauschale Aufwertung Haltestellen

Karte:



Beschreibung

Mit den Teilmassnahmen können optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Feinverteiler und damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden. Dies wirkt sich positiv auf den Modal Split zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel aus.

Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild sieht den ÖV als Rückgrat der regionalen Mobilität. Neben den Infrastrukturausbauten im Bahnverkehr sind auch optimale Verknüpfungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie attraktive Zugangsmöglichkeiten zu schaffen.

Die Entwicklung des Verkehrssystems ist auf eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität ausgerichtet. Die Erreichbarkeit ist – trotz der erwarteten Verkehrszunahme – für Bevölkerung und Wirtschaft sicherzustellen. Hierzu soll ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereitgestellt werden.

Die Massnahmen tragen entsprechend der Teilstrategien Verkehr und Mobilität dazu bei

- das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern.
- dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann.
- dass in der Kernagglomeration ein leistungsfähiges und dichtes ÖV-Netz aus radialen und tangentialen Linien realisiert wird.
- die multimodale Mobilität gefördert wird.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Die Massnahmen bringen eine deutliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Eine bessere Verknüpfung der Verkehrssysteme (S-Bahn – Feinverteiler) wird erreicht. Die Situation für den Langsamverkehr (u. a. Zugänge, Platzverhältnisse) wird wesentlich verbessert.

Gesamtkosten (Mio. CHF)

8.0

Finanzierungsschlüssel**Innerhalb AP-Perimeter:**

- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen und bei Massnahmen in der Federführung des Kantons. Beitrag AÖV an Umsteigeanlagen des ÖV wird auf Antrag der Gemeinde geprüft und beträgt maximal 80% der Restkosten.
- Gemeinde: Der Beitrag der Gemeinde beträgt mindestens 20%.

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen. Beitrag AÖV an Umsteigeanlagen des ÖV wird auf Antrag der Gemeinde geprüft und beträgt maximal 80% der Restkosten.
 - Gemeinde: Der Beitrag der Gemeinde beträgt mindestens 20%.
-

Quantitative Angaben, Dokumente

–

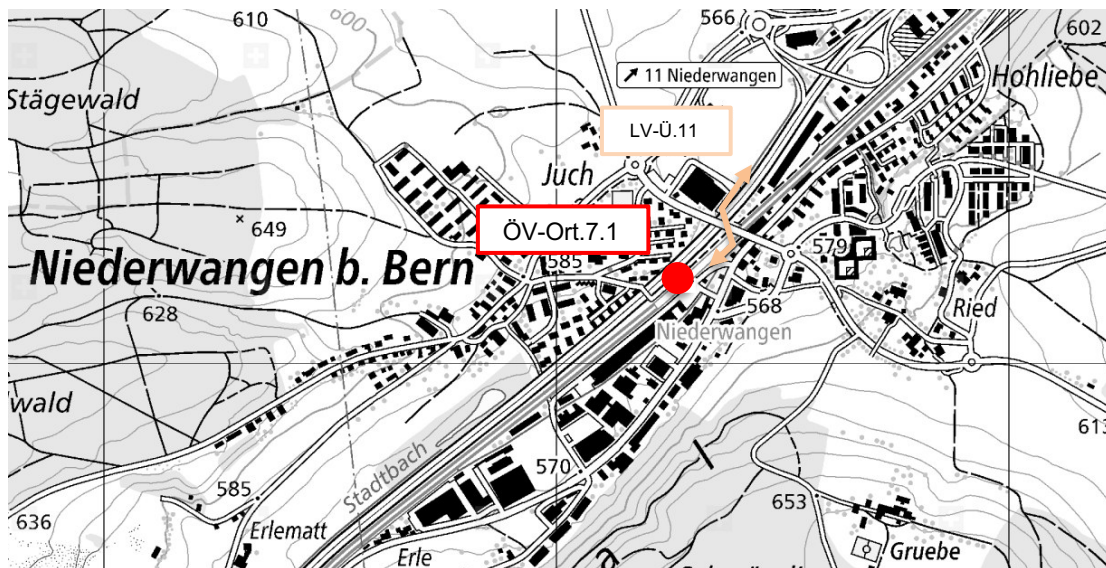
4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.ÖV-Ort.7.1	–	–	–	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen

Kurzbeschreibung Der Umsteigeknoten bei der S-Bahnstation Niederwangen (Wangenbrüggli) liegt im Talboden im Schnittpunkt der Verbindung Wohnstandort Niederwangen-Ried mit dem Entwicklungsschwerpunkt ESP Juch-Hallmatt und der Bahnlinie Bern–Freiburg. Die S-Bahnstation mit 2 S-Bahnlinien und 4 Buslinien gilt als Umsteigeknoten mit grossem Potenzial. Elemente des neu gestalteten Knotenpunktes sind:

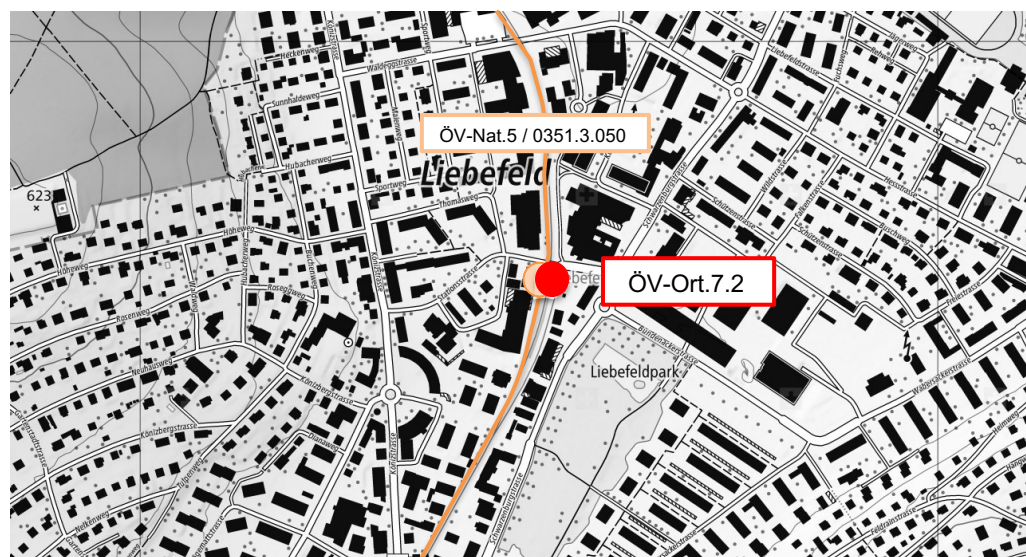
- Umsteigeknoten kombiniert mit neuem Zentrum von Niederwangen,
- multimodale Verkehrskette durch Optimierung der Bus-Bahn-Beziehungen,
- Sicherheit im öffentlichen Raum mit gestalterischen Massnahmen erhöhen (gute Beleuchtung, sichere Fusswegführung),
- mittelfristig mit Arealüberbauung und gestalteten öffentlichen Plätzen einen attraktiven, klimafreundlichen Ort im Wangenbrüggli schaffen,
- zusätzliche Veloabstellplätze schaffen,
- Park+Ride- sowie Mobilitätsstandort einrichten und Kiss+Ride anbieten,
- optimale Verkehrsführung und Direktanschluss an neuen Kreisell Schwendistutz schaffen.

Die Massnahme baut auf der Massnahme ÖV-Reg-12 (0351.3.057) auf. Mit der neuen Fuss- und Veloverbindung Juch/Hallmatt-Rehag (BM.LV-Ü.11) wird die Erreichbarkeitsqualität des Bahnhofs Niederwangen ebenfalls gestärkt.

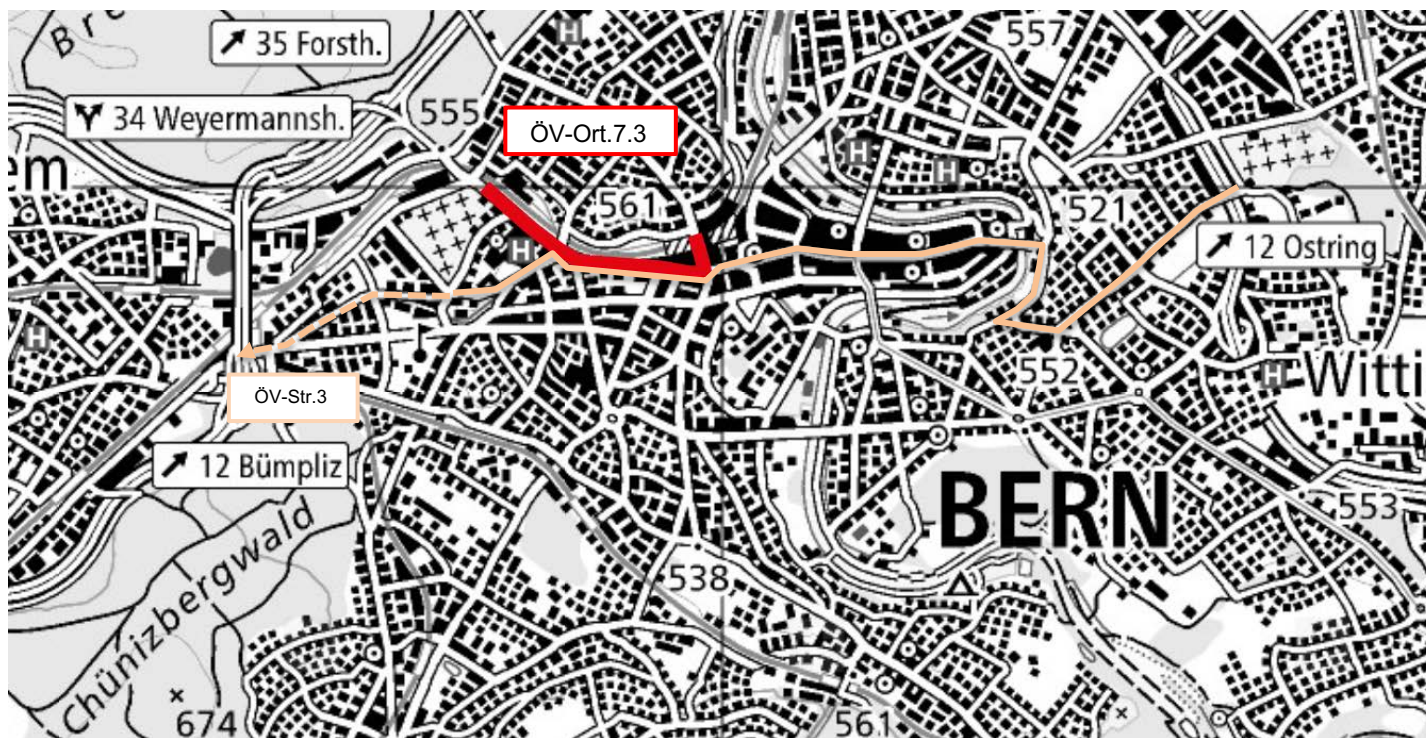
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	Gemeinde Köniz	betroffene TU; RKBM	Zwischenergebnis	–	Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter	1	4.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.ÖV-Ort.7.2	ÖV-Reg-3 (1)	–	0351.3.041	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)				
Kurzbeschreibung	<p>Das aktuelle Umfeld der S-Bahnstation Liebefeld genügt heutigen und besonders künftigen Ansprüchen als ÖV-Knotenpunkt nicht. Zur Verbesserung des Knotenpunktes benötigt es:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimale Anbindung der heutigen sowie zukünftigen Arbeitsplätze und Wohnnutzungen (Zugänge Fussverkehr, Anbindungen Veloverkehr), - Optimierung des öffentlichen Raums rund um die Haltestelle inkl. Stationsstrasse und teilweise Schwarzenburgstrasse (Möblierung, Beleuchtung, Signalisation), - Schaffung einer attraktiven Umsteigebeziehung von Bus zu S-Bahn, - Koordination mit der städtebaulichen Aufwertung und Verdichtung, - Schaffung von zusätzlichen öffentlichen Velo-Abstellplätze (in Zusammenhang mit Siedlungs- und Arbeitsplatz-Ausbau). <p>Die Massnahme ist mit dem Doppelspurausbau und dem Neubau des Bahnhofs Liebefeld durch die BLS zu koordinieren (BM.ÖV-Nat.5, 0351.3.050).</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio.CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	Gemeinde Köniz	betroffene TU; RKBM	Zwischenergebnis	–	Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter	1	2.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



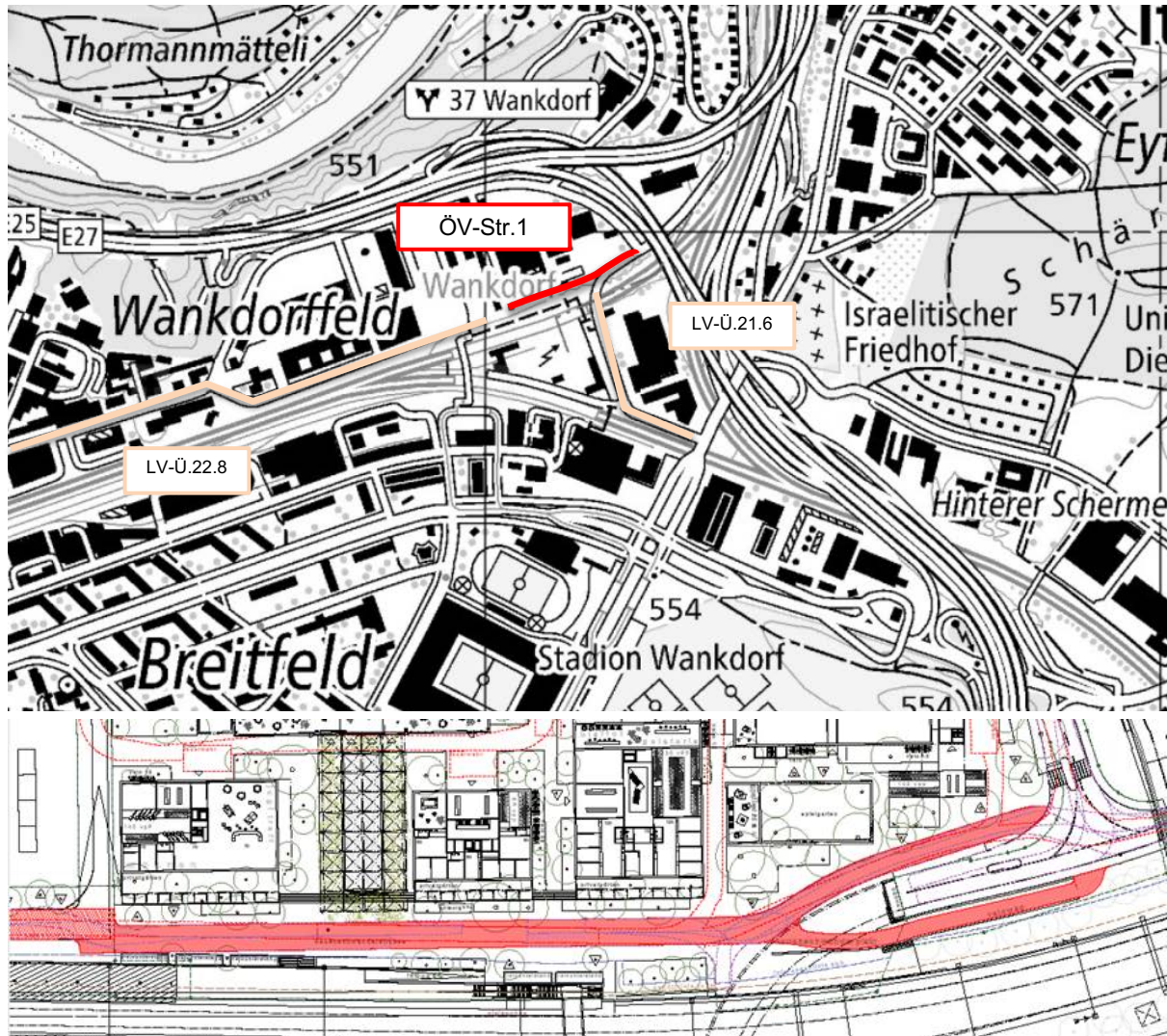
4. Generation		B-Horizont							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.ÖV-Ort.7.3	–	–	–	Bern, Umstellung der Linie 101 auf Doppelgelenkbus					
Kurzbeschreibung	<p>Die ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal hat als Bestvariante die Umstellung der Buslinien 12 Bern Bahnhof – Holligen – Europaplatz und 101 Bern, Bahnhof – Güterbahnhof ergeben. Die Linie 101 soll auf Doppelgelenkbus umgestellt werden, so dass insbesondere zwischen dem Bahnhof und dem Inselareal ausreichende Kapazitäten vorhanden sind.</p> <p>Mit der Massnahme werden die Haltestelleninfrastrukturen auf die Anforderungen von Doppelgelenkbussen ausgerichtet.</p> <p>Die Massnahme baut auf der Massnahme ÖV-Str.3 (Umstellung der Linie 12) auf, welche die Anpassung der Haltestellen im Bereich Laupenstrasse beinhaltet.</p>								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio.CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz	
Stadt Bern	Stadt Bern	betroffene TU	Zwischenergebnis	–	Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter	4	2.0	–	



Stadt Bern, Bus-/LV-Verbindung Neuenschwanderstrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Str.1	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
LV-N-7	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.2 Neue Businfrastruktur

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Neuenschwanderstrasse ist als neue Detailerschliessungsanlage bereits in der Überbauungsordnung Umfeld S-Bahnstation Wankdorf von 2003 enthalten und dient als Fortsetzung der bereits erstellten Hoffstrasse entlang des SBB-Gleisfeldes.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie hat sich herausgestellt, dass der in der UeO enthaltene Kreisverkehrsplatz als Anschluss an die Stauffacherstrasse aufgrund der Gefällsverhältnisse in der vorgesehenen Grösse nicht möglich ist. Aus den Vorbereitungsarbeiten zur Arealentwicklung Wankdorfcity III hat sich ergeben, dass ein Direktanschluss für Motorfahrzeugverkehr über die Neuenschwanderstrasse zur Stauffacherbrücke nicht mehr im Vordergrund steht, das Bedürfnis für den Fuss- und Velo- sowie den öffentlichen Verkehr aber nach wie vor besteht und eine neue Lösung geometrisch gut realisierbar ist.

Im Zuge der Abklärungen zur Weiterentwicklung des Bahnhofs Wankdorf wurde entschieden, vorläufig auf die Erstellung einer neuen Publiumsanlage inkl. Fuss-/Veloverbindung auf der Nordseite zu verzichten. Mit der neuen Fuss-, Velo- und ÖV-Verbindung kann die Erschliessung des Bahnhofs Wankdorf schon vor dem Neubau des Publikumsanlagen deutlich erhöht werden.

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Machbarkeit

Die vorliegende Planskizze zur Neuenschwanderstrasse wird im Rahmen der Testplanung Areal Wankdorfcity III verifiziert. Der anschliessend zu erstellende, auf den Ergebnissen der Testplanung aufbauende Entwicklungsplan (Gesamtsicht) wird die Grundlage bilden, um die zeitlich und baulich unabhängige Realisierung von Projekten und die Bereitstellung der nötigen öffentlichen und privaten Infrastrukturen zu ermöglichen sowie die nötigen Planungsinstrumente und -verfahren anzugehen.

Zweckmässigkeit

Die neue Verbindung schliesst eine Lücke im städtischen und regionalen Veloverkehrsnetz und ermöglicht insbesondere eine direktere Anknüpfung der RBS-Buslinie 36 an den Bahnhof Wankdorf.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien dazu bei,

- dass in der Kernagglomeration ein leistungsfähiges und dichtes ÖV-Netz aus radialen und tangentialen Linien realisiert wird.
- dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert wird
- dass attraktive Fusswegverbindungen und Umsteigebeziehungen realisiert werden.

Die Massnahme trägt dazu bei, die Strategie für den Fokusraum Bern, ESP Wankdorf

Umzusetzen, indem die Situation für Fuss- und Veloverkehr beim S-Bahnhof und im Bahnhofsumfeld verbessert wird.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Es resultiert eine wesentlich direktere Anbindung für den Fuss-/Velo- und den öffentlichen Verkehr von Worblaufen/Ittigen an den Bahnhof Wankdorf, an das Nordquartier und an den ESP Wankdorf. Die Erschliessungsqualität des Bahnhofs und der angrenzenden Areale wird deutlich gestärkt. Für die RBS-Buslinie 36 ergibt die direkte Linienführung entlang des Gleisfeldes die angestrebte relevante Fahrzeitverkürzung (RAK ÖV 2022–25).

Mit der Massnahme wird eine Netzlücke aus dem Sachplan Veloverkehr geschlossen.

Planungsstand

1 - grobe Kostenschätzung aus Erfahrungswerten liegt vor; Massnahmeninhalt ist bekannt

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2024	31.12.2027
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Bern	IMMOFONDS / IMMOSOL AG; Burgergemeinde Bern; RBS
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
4.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen und bei Massnahmen in der Federführung des Kantons

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	Aufnahme in Sachplan Veloverkehr (SVV).

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Bern; neues Netzelement Nr. 3b
 - Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020; Massnahme Nr. 5.17
 - Masterplan Veloinfrastruktur, Stadt Bern 2020; neues Netzelement Nr. 4
 - Velo-Offensive Bern
 - Richtplan ESP Wankdorf, Massnahme Fuss- und Veloverkehr Nr. 2.2
 - Regionale Velonetzung, RKBM; Netzlücke Nr. 351-29
-

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020
 - SBB, Ausbau Bahnhof Wankdorf (mit Velo befahrbare PU mit Velostation / neue Perronanlage)
 - RKBM, Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022-2025, Massnahmen Linie 36
 - Arealentwicklung Wankdorfcity III (Testplanung 2019/20)
-

Umweltverträglichkeit

–

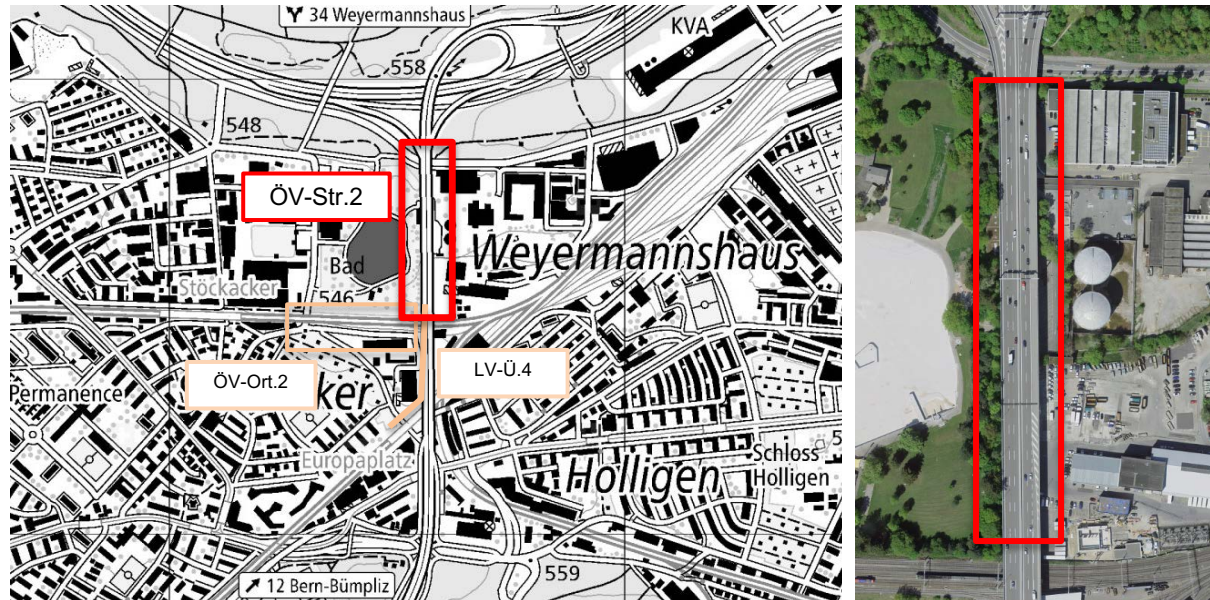
Quantitative Angaben, Dokumente

- Planskizze Neuenschwanderstrasse zuhanden Testplanung Wankdorfcity II (E+B, 2019)
 - Ergebnisse Testplanung Areal Wankdorfcity III, Entwicklungsplan
-

Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viadukts A12 Ausserholligen

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Str.2	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.2 Neue Businfrastruktur

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Knotens Ausserholligen zur Optimierung des regionalen ÖV-Netzes, Schliessen von Lücken im Fuss- und Veloverkehr (FVV) sowie Steigerung der Aufenthaltsqualität in der sog. «Stadtlaube» (Raum unter dem Autobahnviadukt) und den angrenzenden Räumen (insbesondere nördlich der Bahnlinie Bern Bahnhof – Bern-Brünnen).

Zielsetzung

Die Verkehrsdrehscheibe Europaplatz/Ausserholligen wird in den nächsten Jahren aufgewertet. Dies dank der zukünftigen Bahn-Haltestelle Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker (Verschiebung nach Osten), Optimierungen im ÖV- und Fuss-/Veloverkehr-Netz sowie einer Vielzahl von weiteren Massnahmen (siehe BM.ÖV-Ort.2, BM.LV-Ü.4). Diese Verbesserungen werden notwendig aufgrund der intensiven Nutzungsverdichtung (u. a. Campus, Wohnüberbauung Weyermannshaus West, Entwicklung ewb-/BLS-Areal). Die Erschliessung und die Integration in das übergeordnete Verkehrsnetz müssen gesichert sein sowie die Teilräume zukünftig miteinander besser vernetzt werden. Eine gut funktionierende Feinerschliessung des Gesamttraums ist Voraussetzung für die Nutzungsintensivierung.

Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

- Mehrere ÖV-Linien können zukünftig von Norden näher zu den Haltestellen im ÖV-Knoten Ausserholligen geführt werden (u. a. zu der geplanten verlegten Bahn-Haltestelle Europaplatz Nord):
Eine Wendeschleife und Haltestellen unter dem Viadukt können bei Bedarf realisiert werden. Der Raum für die Buswendeschleife wurde in der Vorstudie ausgeschieden und wird freigehalten. Der Entscheid bzgl. einer Umsetzung der Buswendeschleife wird nach Vorliegen der ÖV-Netzstrategie 2040 getroffen.
- Lücken im Fuss- und Velowegnetz werden geschlossen:
 - Verbindung unter dem Viadukt (u. a. Velohauptroute; neue Verbindung vom Anschluss Murtenstrasse bis zum Europaplatz mit Ausnahme der Personenunterführung)
 - Verbindung Fuss- und Veloverkehr West–Ost südlich der Bahnlinie (Areal ewb und entlang Bahnlinie)
- Der Raum unter dem Viadukt wird aufgewertet und Teil eines neuen Stadtraums sowie einer Verbindung vom Europaplatz zur Murtenstrasse (u. a. Erhöhung Aufenthaltsqualität).

 Machbarkeit

Die Machbarkeit des ÖV-Umsteigepunkts unter dem Viadukt ist gemäss Einschätzung der betroffenen ÖV-Transportunternehmen grundsätzlich gegeben. Der notwendige Raum für eine Buswendeschleife wird im Vor- und Bauprojekt definitiv ausgeschieden.

Die Fuss- und Velowege sind in den Richtplänen Fussverkehr und Velo aufgeführt. Die Detailnachweise zur Machbarkeit werden abgestimmt auf die Nutzungsvorhaben erbracht (u. a. Campus, Neubau Weyermannshaus-Freizeitzentrum).

Zweckmässigkeit

Die neue Verbindung schliesst eine Lücke im städtischen und regionalen Fuss- und Veloverkehrsnetz.

Die Verbesserung der Feinerschliessung des ÖV-Knotens Ausserholligen und die entsprechende Verlegung der ÖV-Haltestellen sind integriert in das Verkehrskonzept im Raum Ausserholligen. Sie ist insbesondere abgestimmt auf die Verlegung der Bahn-Haltestelle Stöckacker. Die Zweckmässigkeit ist nachgewiesen, die Fuss- und Velowege sind in den entsprechenden städtischen Richtplänen aufgeführt (Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern resp. Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern).

Die Aufwertung des Raums unter dem Viadukt ist abgestimmt mit den neuen Nutzungen im Umfeld, sie ist Grundlage für die Anbindung dieser Nutzungen an den öffentlichen Raum.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien dazu bei,

- dass in der Kernagglomeration ein leistungsfähiges und dichtes ÖV-Netz aus radialen und tangentialen Linien realisiert wird.
- dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards realisiert wird,
- dass attraktive Fusswegverbindungen und Umsteigebeziehungen realisiert werden.

Die Massnahme trägt dazu bei, die Strategie für den Fokusraum Bern, ESP Ausserholligen umzusetzen, indem die Situation für Fuss- und Veloverkehr bei den S-Bahnhöfen Bern Europaplatz und Bern Stöckacker sowie im Umfeld der beiden Bahnhöfe verbessert wird.

Planungsstand

2 – Integration in Richtplan ESP Ausserholligen. Studie Aufwertung ÖV-Erschliessung nördlich der Bahnlinien liegt vor.

Raum unter Viadukt: Die Vorstudie für den Freiraum unter dem Viadukt liegt vor. Das Vorprojekt wird Mitte 2021 gestartet.

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierungs- und Baubewilligungsverfahren kann innerhalb des A-Horizontes abgeschlossen werden

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2024

Federführung

Stadt Bern

Kosten (Mio. CHF)

15.0

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Die Massnahme ermöglicht eine deutliche Verbesserung der Anschlüsse mehrerer z.T. regionalen ÖV-Linien (u. a. Linien 57, 101) und wertet den ÖV-Knoten Ausserholligen deutlich auf. Die Umsteigebeziehungen, die Erreichbarkeit sowie die ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV führt zudem zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz. Dank der neuen Fuss- und Velowege werden die Teilgebiete zwischen den Bahnlinien und der Murtenstrasse besser vernetzt (z. B. neuer Campus BFH).

Durch die Verbesserung der regionalen und lokalen Erschliessung sowie die Aufwertung des Raumes Ausserholligen wird die Siedlungsentwicklung nach innen gestärkt. Der öffentliche Raum unter dem Viadukt wird deutlich aufgewertet. Der Ausbau des ÖV sowie des Fuss- und Velowegnetzes stärkt das zukünftig dicht genutzte Gebiet im Stadtquartier.

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2027

Weitere Beteiligte

betroffene TU; TBA-OIK; ASTRA, BLS

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel**Innerhalb AP-Perimeter:**

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen und bei Massnahmen in der Federführung des Kantons. Beitrag AÖV an Umsteigeanlagen des ÖV wird auf Antrag der Gemeinde geprüft und beträgt maximal 80% der Restkosten.

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Vororientierung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen (BM.LV-Ü.4)
- Stadt Bern, Passerelle Steigerhubel, Anteil Stadt und Anbindungen Fuss-/Velo (BM.LV-Ü.21.38)
- Stadt Bern, Velostation S-Bahnhaltestelle Europaplatz (BM.LV-Ü.21.43)
- Stadt Bern, S-Bahnhaltestelle Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge (BM.ÖV-Ort.8)
- Bern, Holligen: Entflechtung (BM.ÖV-Nat.2)

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

- Konzeptidee Anbindung ÖV-Linien nördlich an den Knoten Ausserholligen
 - Synthesebericht Ausserholligen, Verkehrskonzept
 - Zusatzbericht Verkehr zur Richtplanrevision ESP Ausserholligen (aktuell Stand Entwurf)
 - Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern 2020; Schlüsselmassnahme 6.1
-

Stadt Bern, ÖV-Erschliessung Inselareal

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Str.3	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.2 Neue Businfrastruktur

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Als Ergebnis einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) soll die heute mit Gelenktrolleybussen betriebene Linie 12 zwischen dem Bahnhof Bern und Holligen zum Europaplatz verlängert und mit Doppelgelenktrolleybussen betrieben werden. Mit den grösseren Bussen kann in den nächsten 30 Jahren eine ausreichende Kapazität bereitgestellt werden. Durch die Linienverlängerung entsteht eine attraktive Direktverbindung zwischen der Mobilitätsdrehscheibe Europaplatz und dem Inselareal mit der dichten medizinischen Nutzung.

Die Massnahme beinhaltet die Anpassung der Haltestelleninfrastruktur an die grösseren Fahrzeuge sowie die Erstellung einer Endhaltestelle für Doppelgelenkbusse beim Europaplatz. Zudem ist die nötige Ladeinfrastruktur für die Trolleybusse zu erstellen.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde im Rahmen der ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Der öffentliche Verkehr stellt das Rückgrat der Siedlungsentwicklung dar. Im Zielbild und der Teilstrategie ÖV sind ein leistungsfähiges ÖV-Netz und dessen Weiterentwicklung wichtige Bestandteile. Die Massnahme erhöht die Transportkapazitäten des ÖV zwischen dem Bahnhof Bern und dem Inselareal, Mit der Verlängerung der Linie zur S-Bahnhaltestelle Europaplatz verbessert sich die Vernetzung des Busnetzes.

Die Massnahme trägt entsprechend der Teilstrategien Verkehr und Mobilität dazu bei

- das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern.
- dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann

Nutzen

Wirkungskriterium 1.3 – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems:

Durch die Massnahme kann die Kapazität der heute in den Hauptverkehrszeiten überlasteten Buslinie 12 deutlich erhöht werden, was die Attraktivität verbessert. Mit der Verlängerung der Linie zum Europaplatz wird die Vernetzung des Entwicklungsgebietes Insel verbessert.

Wirkungskriterium 2.1 – Siedlungskonzentration und Innenverdichtung:

Dank der erhöhten Kapazität und der besseren Vernetzung des Busangebots wird die im Inselareal angestrebte Innenverdichtung möglich.

Planungsstand

2 – ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal; Mitwirkung Frühjahr 2021

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierungs- und Baubewilligungsverfahren kann innerhalb des A-Horizontes abgeschlossen werden

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2030

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2030

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

AÖV, Bernmobil

Kosten (Mio. CHF)

18.0

Antrag Kantonsbeitrag

–

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen und bei Massnahmen in der Federführung des Kantons

Koordinationstand

Zwischenergebnis

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Die ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal schlägt auch eine Kapazitätserhöhung bei der Buslinie 101 Bern – Güterbahnhof – Hinterkappelen vor. Diese Massnahme ist unter BM.ÖV-Ort 7.3 dargestellt.

Umweltverträglichkeit

Im Rahmen der ZMB wurden keine bezüglich Umweltverträglichkeit kritischen Punkte festgestellt.

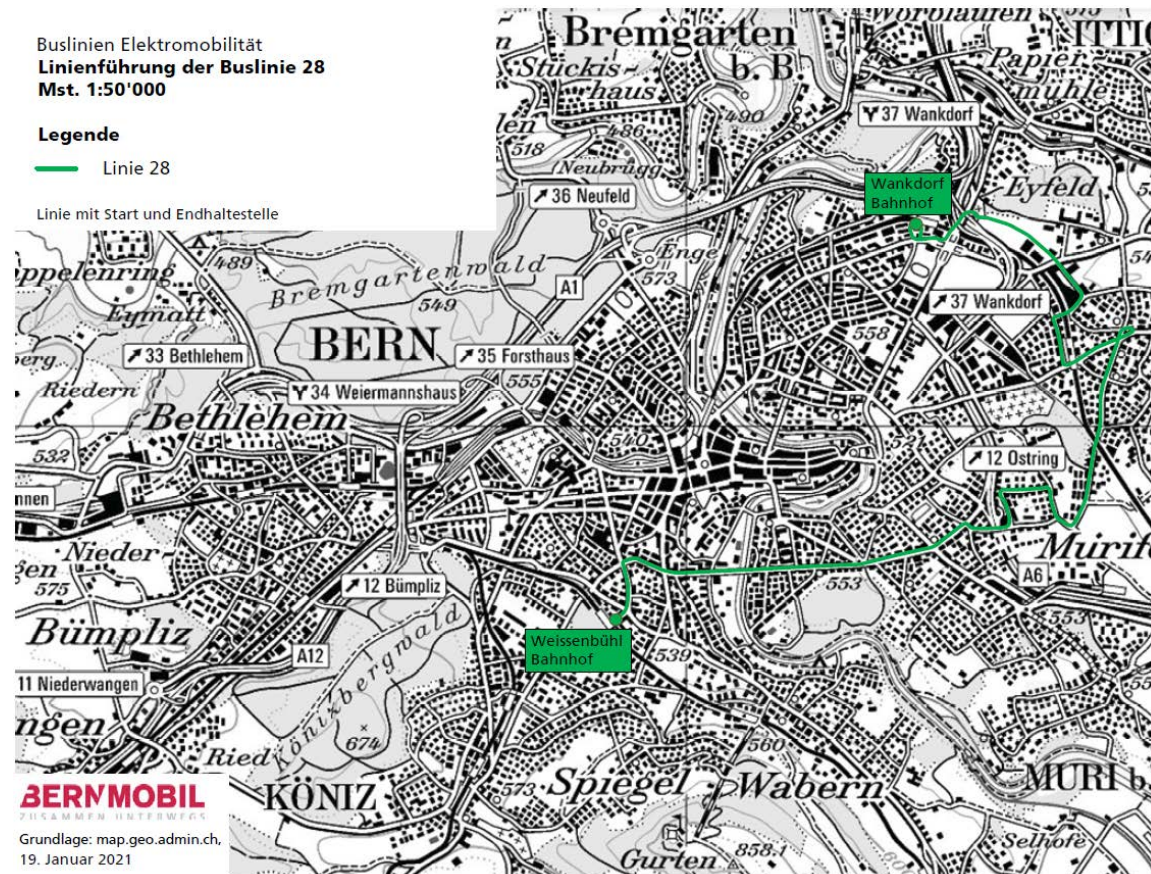
Quantitative Angaben, Dokumente

ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal: Synthesebericht 2021

Stadt Bern, Elektrifizierung Buslinien 28

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-E.1	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.4 Alternativ elektrisch betriebene Systeme

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

BERNMOBIL verfolgt eine Strategie der Reduktion ihrer Umwelt- und Klimaemissionen. Sie hat insbesondere zum Ziel, heute fossil betriebene Buslinien auf batterieelektrischen Betrieb umzustellen. Die Strategie wird durch die klimapolitischen Vorgaben der Stadt Bern unterstützt. Die Umsetzung der Strategie ist insbesondere davon abhängig, ob die erhöhten Investitionskosten für Rollmaterial und Stromversorgung finanziert werden können.

Momentan ist auf der Linie 17 ein Pilotbetrieb im Gang, dessen Zwischenergebnisse sehr ermutigend sind. Aufgrund einer Vorstudie strebt BERNMOBIL die Umstellung der Linien 19 und 21 im Jahr 2023 an. Im Jahr 2025 soll die Buslinie 28 umgestellt werden. Die Stadt Bern finanziert via ewb-Ökofonds einen Teil der zusätzlich erforderlichen Investitionskosten für die Linien 19 und 21 (geplante Inbetriebnahme 2023). Der Kanton leistet bisher einen Beitrag von CHF 0.1 Mio./Fahrzeug. Ab 2022 plant der Kanton eine stärkere Beteiligung an den Mehrkosten.

Machbarkeit

Die Machbarkeit der Umstellung der Linie 28 auf Betrieb mit batterieelektrischen Bussen wurde 2018 im Rahmen einer Vorstudie nachgewiesen. Die Technologie, insbesondere Stromversorgung und -speicherung auf den Fahrzeugen, ist genügend reif, um den fahrplanmässigen Einsatz zu gewährleisten. Auf der Linie 28 sind Garagenlader (Standardbusse) vorgesehen.

Zweckmässigkeit

Die Zweckmässigkeit des Einsatzes von batterieelektrischen Bussen zur generellen Emissionsreduktion konnte im Pilotbetrieb auf der Linie 17 nachgewiesen werden. Sie ist insbesondere gegeben, wenn die Fahrzeuge mit erneuerbarem Strom betrieben werden.

Die Massnahme trägt entsprechend den Oberzielen der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 zur Minimierung der durch die Mobilität verursachten Belastungen für Bevölkerung und Umwelt bei, unterstützt ein flächensparendes Verkehrssystem und trägt dazu bei, die Energieeffizienz der Mobilität zu verbessern.

Die Massnahme trägt entsprechend der Teilstrategie Verkehr und Mobilität dazu bei, dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann.

Nutzen

Wirkungskriterium 4.1 – Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen:

Mit der Umstellung der Linie 28 auf batterieelektrischen Betrieb kann der CO₂-Gesamtausstoss von BERNMOBIL reduziert werden. Durch die Umstellung der Linie 17 konnte der CO₂-Ausstoss um 350 Tonnen/Jahr reduziert werden (-3.5 %). Hinzu kommt eine Reduktion der Lärmemissionen, was sich positiv auf die Lebensqualität in den betroffenen Quartieren auswirkt .

Planungsstand

1 – Vorstudie (2018)

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Die Stromversorgung in der Garage wird bereits 2022 vorbereitet.

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2024

Voraussichtliche Inbetriebnahme

2025

Federführung

Bernmobil

Weitere Beteiligte

Stadt Bern; Kanton Bern

Kosten (Mio. CHF)

8.1

Antrag Kantonsbeitrag

–

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Variante E-Bus (Garagenlader)	CHF	8.1 Mio.
davon 8 E-Standardbusse	CHF	6.8 Mio.
davon Ladeinfrastruktur Depot	CHF	1.3 Mio.

Investitionskosten Trolleybuslösung:

Variante Trolleybus	CHF	20.3 Mio.
davon Fahrzeuge	CHF	5.6 Mio.
davon Infrastruktur	CHF	14.7 Mio.

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, Restfinanzierung gedeckt im Rahmen des ordentlichen ÖV-Bestellverfahrens

Koordinationstand

Zwischenergebnis

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

–

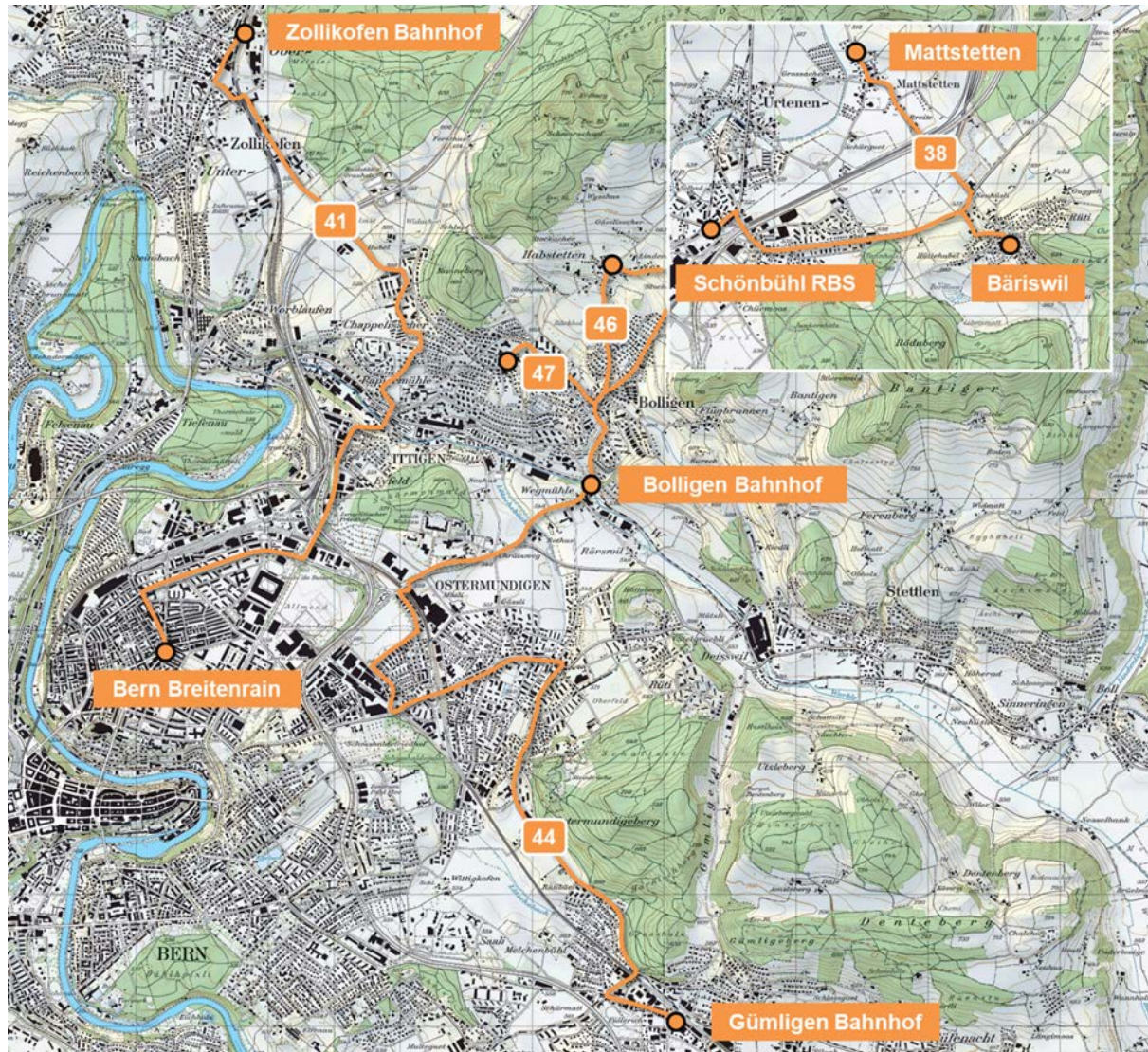
Quantitative Angaben, Dokumente

–

Agglomeration Bern, Elektrifizierung Buslinien 38, 41, 44, 46 und 47

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-E.2	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.4 Alternativ elektrisch betriebene Systeme

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Elektrifizierung der Busflotte ist eine zentrale Massnahme, damit der RBS die gesetzten Zielsetzungen seiner Klimastrategie realisieren kann (u.a. CO₂-Neutralität der Busflotte bis 2032). Per Ende 2020 wurde die Ortsbuslinie 43 auf Elektrobusbetrieb umgestellt. Im Zeitraum 2024 müssen weitere 6 Fahrzeuge ausgemustert werden, welche durch elektrisch betriebene Busse ersetzt werden sollen (Vollader). Diese Fahrzeuge sollen in der Regel auf den Linien 38, 41 und 44/46/47 eingesetzt werden, da die gefahrenen Tagesdistanzen für E-Busse geeignet sind. Auf den Horizont 2027 muss anschliessend die Ladeinfrastruktur im Depot Worblaufen (Neubau Areal W6) für die zweite

Machbarkeit

Der RBS hat eine Studie erstellen lassen, welche die Machbarkeit der Flottenelektrifizierung und den Finanzierungsbedarf aufzeigt. Die Beschaffung von Fahrzeugen und Ladeinfrastrukturen ist jedoch mit Mehrkosten verbunden. Ohne zusätzliche finanzielle Abgeltungen wird die Flottenelektrifizierung nicht gelingen. Der Kanton leistet bisher einen Beitrag von CHF 0.1 Mio./Fahrzeug. Ab 2022 plant der Kanton eine stärkere Beteiligung an den Mehrkosten. Eine Mitfinanzierung durch Dritte wird aber nach wie vor notwendig sein.

Ausbauetappe Flottenelektrifizierung (15 Fahrzeuge ab 2028) erstellt werden.

Zweckmässigkeit

Die Studie «Flottenelektrifizierung RBS/BSU» hat gezeigt, dass auf dem Netz des RBS mit einer Betriebslänge von rund 150 km das System Übernachtladung (Vollader) betrieblich und finanziell die beste Lösung ist. Dank dem Einsatz von erneuerbarem Strom kann zudem ein praktisch klimaneutraler Fahrzeugeinsatz erfolgen. Ein wesentlicher Vorteil von Depotladern liegt darin, dass die Fahrzeuge auf dem gesamten Netz (unter der Berücksichtigung der Reichweiten) flexibel eingesetzt werden können. Trolleybussysteme (Ausrüstung von 60 % der Betriebslänge mit Oberleitung) würden im Vergleich zu Depotladern ein Mehrfaches kosten. Für die Elektrifizierung der Linien 38/41/44/46/47 wären Investitionen von 32.5 Mio. CHF alleine für die Streckeninfrastruktur (Oberleitungen, Trafostationen, Gleichrichter) notwendig.

Die Massnahme trägt entsprechend den Oberzielen der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 zur Minimierung der durch die Mobilität verursachten Belastungen für Bevölkerung und Umwelt bei, unterstützt ein flächensparendes Verkehrssystem und trägt dazu bei, die Energieeffizienz der Mobilität zu verbessern.

Nutzen

Wirkungskriterium 4.1 – Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen:

Dank dem Ersatz von 6 Diesel- mit 6 E-Bussen steigt der Elektrobusanteil der RBS-Flotte Netz Worblaufen auf insgesamt 23 %. Dadurch werden die CO₂-Emissionen des RBS gegenüber heute um rund 1800 Tonnen pro Jahr reduziert. Zusätzlich können die Lärmemissionen vermindert werden, was sich insbesondere in Wohnquartieren vorteilhaft auswirkt. Dank dem Ausbau der Ladeinfrastruktur Depot Worblaufen wird die Möglichkeit geschaffen, weitere Fahrzeuge des RBS in der nächsten Ausbauphase (ab 2028) zu elektrifizieren.

Planungsstand

2 – Vorstudie (2019)

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Eine gesamtheitliche Flottenstrategie für den RBS sowie entsprechende Machbarkeitsabklärungen inklusive Kostenschätzungen (+/- 30%) liegen vor. Ausschreibungsunterlagen für die Beschaffung von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur sind vorbereitet.

Voraussichtlicher Baubeginn

Zuschlag Submission «Beschaffung E-Busse»
01.02.2023

Voraussichtliche Inbetriebnahme

Phase 1: Inbetriebnahme 6 e-Busse und Ladeinfrastruktur Depot 2 Worblaufen: 01.03.2024
Phase 2: Inbetriebnahme Ladeinfrastruktur Depot Worblaufen: 30.11.2027

Federführung

RBS

Weitere Beteiligte

Kanton Bern

Kosten (Mio. CHF)

11.0

Antrag Kantonsbeitrag

–

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Variante E-Bus (Garagenlader)	CHF 11.0 Mio.
davon 6 E-Standardbusse	CHF 5.0 Mio.
davon Ladeinfr. Depot Hubelgut	CHF 2.7 Mio.
davon Ladeinfr. Depot Ittigen	CHF 3.3 Mio.

Investitionskosten Trolleybuslösung:

Variante Trolleybus	CHF 36.7 Mio.
davon Fahrzeuge	CHF 4.2 Mio.
davon Infrastruktur	CHF 32.5 Mio.

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, Restfinanzierung gedeckt im Rahmen des ordentlichen ÖV-Bestellverfahrens

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

—

Umweltverträglichkeit

—

Quantitative Angaben, Dokumente

—

Region Bern-Mittelland, Studien Weiterentwicklung ÖV-Netz

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.ÖV-Ü.1	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
–		–	
Beschreibung und Ziel der Massnahme		Machbarkeit	
<p>Um ein attraktives ÖV-Angebot planen und anbieten zu können, sind durch Studien folgende Themen anzugehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedarfsgerechte Verbesserung des Tram- und Busangebotes, z.B. dank Taktverdichtungen, Anpassung der Betriebszeiten, Linienführungen - Bessere Verknüpfungen zwischen dem Feinverteiler und S-Bahn - Bessere Verknüpfungen zwischen den einzelnen Stadtteilen, Gemeinden und Sektoren - Prüfen von ergänzenden Angeboten, wie z.B. E-Buxi, Taxito - Monitoring Länggasse 		<p>In der Finanzplanung der Region (RKBM) ist das Budget für die Studien reserviert. Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben.</p>	
Zweckmässigkeit		Nutzen	
<p>Das Zukunftsbild sieht den ÖV als Rückgrat der regionalen Mobilität.</p> <p>Die geplanten Studien zur Weiterentwicklung des ÖV-Netzes dienen sowohl als Grundlage für die Planungen zum regionalen Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr (RAK) sowie auch im Infrastrukturbereich für die Schärfung des Zukunftsbildes für den öffentlichen Verkehr. Aus den Studien resultierende Ergebnisse können die Grundlage bilden für die Massnahmen der nächsten Generationen der Agglomerationsprogramme.</p>		<p>Wirkungskriterium 1.3 – Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems:</p> <p>Das Massnahmenpaket bringt eine starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV kann zudem zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen.</p>	
Gesamtkosten (Mio. CHF)			
0.6			
Finanzierungsschlüssel			
<p>Massnahmen werden nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) mitfinanziert.</p> <p>Die Finanzierung erfolgt durch den Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.</p>			
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen			
Siehe Teilmassnahmen			
Umweltverträglichkeit			
–			
Quantitative Angaben, Dokumente			
–			

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.ÖV-Ü.1.1	–	–	–	Region Bern-Mittelland, Studie Verbesserung ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum

Kurzbeschreibung

Im Rahmen einer Studie sollen Grundlagen erarbeitet werden für eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems im ländlichen Raum, für eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat der regionalen Mobilität sowie für eine bessere Erreichbarkeit von dicht besiedelten Gebieten in der Agglomeration und im ländlichen Raum. Die Ergebnisse können u. a. in das regionale/kantonale Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr einfließen.

Zielsetzung:

- Bedarfsgerechter Ausbau des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum sowie in bisher lückenhaft/marginal erschlossenen Räumen innerhalb der Agglomeration
- Bessere Verknüpfungen zwischen regionalen Buslinien und S-Bahn
- Bessere Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Korridoren
- Prüfung Verbesserung Reise- und Umsteigezeiten
- Verbesserung des Angebots am Abend und am Wochenende auf Orts- und Regionalbuslinien

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
–	–			01.01.2024	31.12.2027	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
RKBM	RKBM	Gemeinden; betroffene TU	Vororientierung	–	0.3	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.ÖV-Ü.1.3	–	–	–	Region Bern-Mittelland, Studie für Regionales Angebotskonzept 2026–2029

Kurzbeschreibung

Die Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes in der Region Bern-Mittelland besteht als Daueraufgabe. Hierzu werden in Verkehrsstudien der Handlungsbedarf und Lösungsansätze erarbeitet, deren Ergebnisse in das Angebotskonzept 2022–2025 resp. 2026–2029 einfließen.

Aktuell laufen folgende Planungsstudien, welche mittel- bis langfristig Auswirkungen auf das ÖV-Angebot im Perimeter der RKBM haben werden:

- RGSK 2021
- Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040
- Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern
- ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal

Folgende den ÖV betreffende RKBM-Studien als konkrete Inputs für das RAK 2026–2029 sind nach aktuellem Kenntnisstand im Arbeitsprogramm 2020–2022 vorgesehen:

- Tangento, Linie 160 (Bern Flughafen–Belp–Münsingen–Konolfingen Dorf)
- Buslinien 22 (Brünnen Westside–Niederwangen–Köniz–Kleinwabern), 29 (Niederwangen Bahnhof–Köniz Bahnhof–Wabern Lindenweg) und 340 (Wabern–Zimmerwald–Niedermuhlern) Prüfauftrag (Gesamtüberprüfung im Zusammenhang mit der Tramlinienverlängerung Kleinwabern, um Parellelführungen von Bus/Tram zu vermeiden; inkl. Kapazitäten Gebiet Ried in Köniz)
- Neuerschliessung Mirchel, Niederhünigen
- Studie Wochenendangebot (Sonntag, wo, wann, wie oft)
- Gaswerkareal
- Rossfeld
- Bern-Nord–Ostermundigen– Worblental
- Sektor Nord/Sektor West – neues Buskonzept im Frienisberg-Viereck (Biel–Kerzers–Bern–Fraubrunnen)
- Generelle Überprüfung Angebotskonzept Linie 36 sowie mögliche Kombinationen mit Linie 34 und Linien Frienisberg
- Limpachtal–Fraubrunnen
- Verbesserung ÖV-Tangentialbeziehungen – Weiterführung bisherige Strategie
- Buslinie 36 Münchenbuchsee–Zollikofen–Bern Breitenrain

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
–	–			01.01.2024	31.12.2027	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
RKBM	RKBM	Gemeinden; betroffene TU	Vororientierung	–	0.3	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG

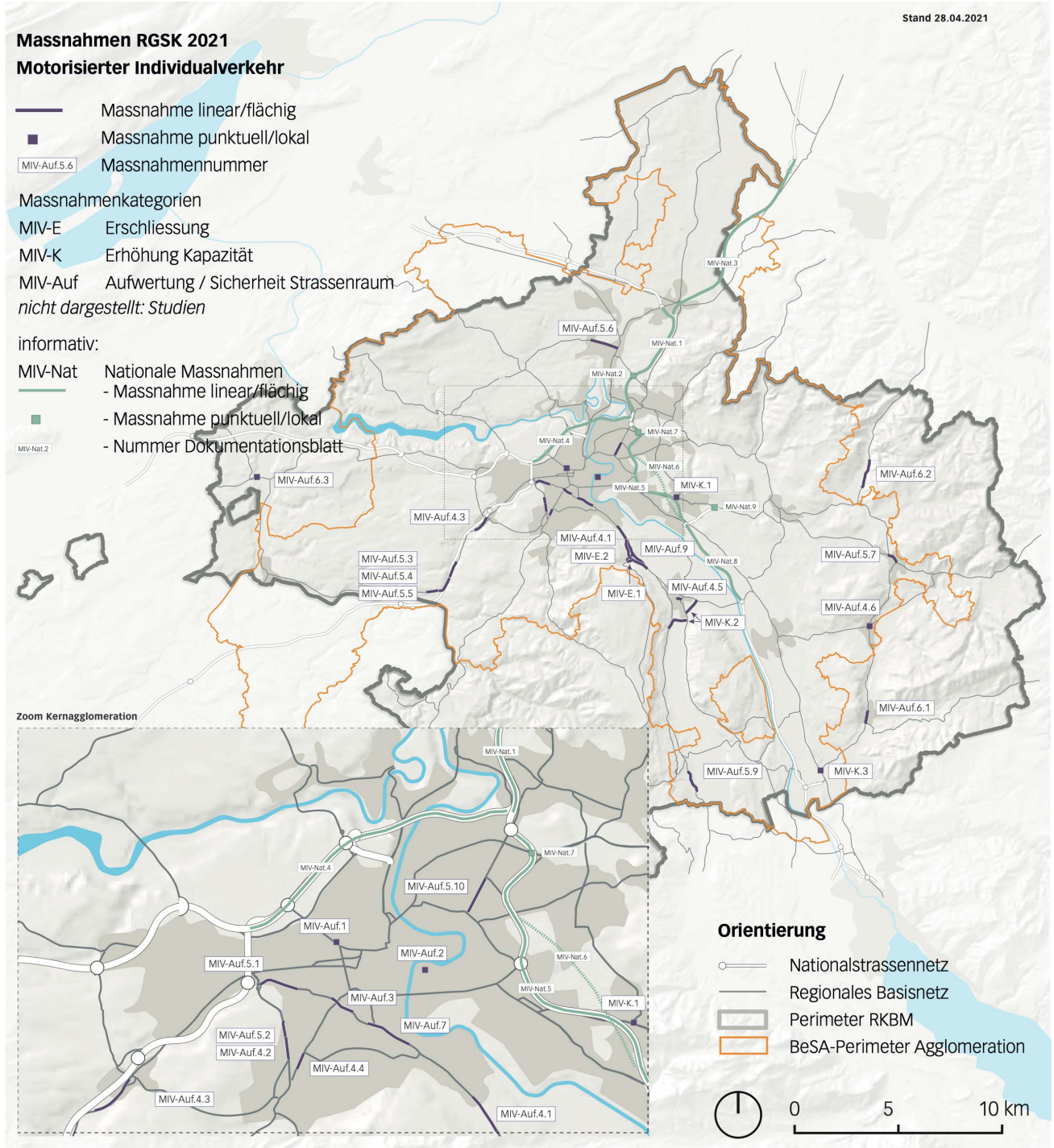
Motorisierter Individualverkehr

Übersicht

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
	Einzelmassnahmen Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum						
MIV-Auf.1	Stadt Bern, Inselplatz	MIV-O-5		X			524
MIV-Auf.2	Stadt Bern, Umgestaltung Helvetiaplatz	MIV-O-1	0351.3.010		X		526
MIV-Auf.3	Stadt Bern, Verkehrsoptimierung Weissen- steinstrasse TP3+4 Fischermätteli bis Kreisel Beaumont (inkl. Kreuzung Schwar- zenburgstrasse)	MIV-O-6-c + MIV-O-6-d	0351.3.017 + 0351.3.018			X	528
MIV-Auf.7	Stadt Bern, Köniz; Sanierung Sefti- genstrasse, Knoten Seftigen-/ Morillonstrasse bis Sandrain	MIV-O-20	0351.3.028	X			530
MIV-Auf.9	Kehrsatz, Umgestaltung innerörtliches Verkehrsnetz				X		533
MIV-Auf.4	Massnahmenpaket pauschale Bundesbei- träge, Kategorie Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum, Agglomeration Bern, A-Horizont						535
MIV-Auf.4.1	Köniz, Sanierung Seftigenstrasse, Tram- wendeschlaufe Kleinwabern bis Kreisel Kehrsatz Nord			X			537
MIV-Auf.4.2	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse, TP1 Neuhauskreisel bis Waldeggstrasse	MIV-S-1	0351.3.030	X			538
MIV-Auf.4.3	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Nieder- wangen			X			539
MIV-Auf.4.4	Köniz, Verlegung Schwarzenburgstrasse Richtung Liebefeld Park			X			540
MIV-Auf.4.5	Belp, BGK Dorfplatz/Dorfstrasse			X			541
MIV-Auf.4.6	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	MIV-O-4	0351.3.013	X			542
MIV-Auf.5	Massnahmenpaket pauschale Bundesbei- träge, Kategorie Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum, Agglomeration Bern, B-Horizont						543
MIV-Auf.5.1	Stadt Bern, Verkehrsoptimierung Weissen- steinstrasse, TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli	MIV-O-6-a	0351.3.015		X		545
MIV-Auf.5.2	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse, TP2 Waldeggstrasse bis Turnierstrasse	MIV-S-1	0351.3.030		X		546
MIV-Auf.5.3	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Ost				X		547
MIV-Auf.5.4	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Dorf				X		548
MIV-Auf.5.5	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus West				X		549
MIV-Auf.5.6	Zollikofen, punktuelle Verbesserungen der Verkehrssicherheit auf der Kirchlindach- strasse	MIV-O-7			X		550
MIV-Auf.5.7	Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	MIV-O-19	0351.3.027		X		551

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
MIV-Auf.5.9	Thurnen, Mühlethurnen, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse	MIV-O-14			X		552
MIV-Auf.5.10	Stadt Bern, ÖV-Spur Papiermühlestrasse				X		553
MIV-Auf.6	Massnahmenpaket Region Bern-Mittelland, Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum						554
MIV-Auf.6.1	Oberdiessbach, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse	MIV-O-12		X			556
MIV-Auf.6.2	Walkringen, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse	MIV-O-13			X		557
MIV-Auf.6.3	Ferenbalm, Gümnenen, Ausbau BLS-Bahnbrücke Bernstrasse				X		558
	Einzelmassnahmen Erschliessung						
MIV-E.1	Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse	MIV-E-3	0351.3.002	X			559
MIV-E.2	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	MIV-E-3	0351.3.002		X		561
	Einzelmassnahmen Erhöhung Kapazität						
MIV-K.1	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	MIV-K-2	0351.3.005	X			563
MIV-K.2	Belp, Umfahrung Südost	MIV-K-7				X	565
MIV-K.3	Kiesen, Kapazitätserweiterung Emmentalkreisel	MIV-K-6			X		567
MIV-Ü.1	Massnahmenpaket Übrige Massnahmen, Region Bern-Mittelland, Studien MIV						569
MIV-Ü.1.1	Region Bern-Mittelland, Studie Potenziale Überdeckung Autobahnen			X			570
MIV-Ü.1.2	Region Bern-Mittelland, Studie Überprüfung Basisstrassennetz			X			571
MIV-Ü.1.3	Bern-Mittelland, Studie Verkehrsberuhigte Zonen			X			572
	Einzelmassnahmen Übrige Massnahmen						
MIV-Ü.2	Region Bern-Mittelland, Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten	MIV-S-2	0351.3.031	X	X	X	573

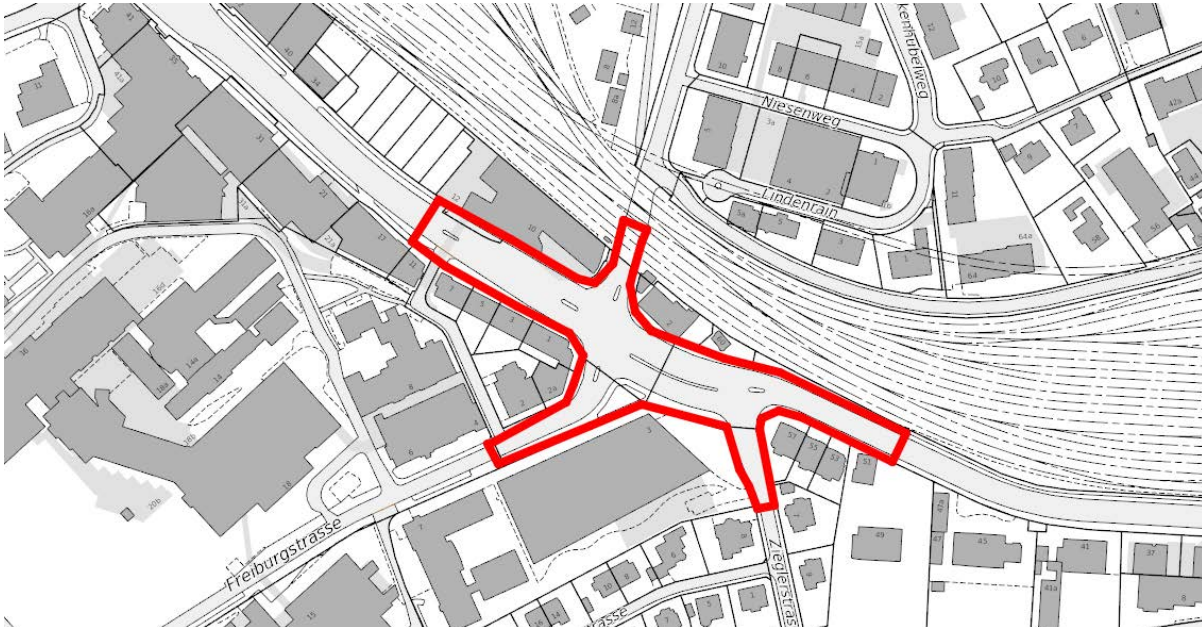
Massnahmenkarte Motorisierter Individualverkehr



Stadt Bern, Inselplatz

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-Auf.1	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-O-5	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.1 Kreuzung, Kreisel

Karte:

**Beschreibung und Ziel der Massnahme**

Der Inselplatz erfüllt eine wichtige Verteil- und Drehscheibenfunktion im Strassennetz der Stadt Bern (Quartier, Universität, Spital, Basisnetz der Stadt, Autobahn) und verarbeitet ein komplexes System von Fahrbeziehungen. Die unterschiedlichen Interessen von MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr können im Bestand teilweise nicht optimal bedient werden. Ziel der Umgestaltung ist eine Erhöhung der Verträglichkeit sowie eine bessere Erschliessung des Vorranggebiets Arbeiten (Insel-Areal). Abstimmung im Zusammenhang mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern - Stadt Bern (ZBBS) und dem BGK Murtenstrasse (BM.LV-Ü.3) ist erfolgt.

Durch die Umgestaltung des Knotens Inselplatz soll dieser den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Die Verkehrsbelastungen werden sich mit der Umsetzung von ZBBS verändern. Daher müssen die Verkehrspuren und die LSA-Steuerung erneuert werden. Zudem sollen die Haltestellen des ÖV verschoben und aufgewertet gestaltet werden. Auch für den Fuss- und Veloverkehr sind am Knoten zahlreiche Optimierungen vorgesehen.

Machbarkeit

Mit Umsetzung des ZBBS-Betriebskonzepts wird der MIV-Verkehr reduziert. Gemäss einer ersten Prüfung genügen die vorgesehenen, reduzierten Strassenquerschnitte für den noch verbleibenden Verkehr am Inselplatz.

Das Vorprojekt wurde in enger Abhängigkeit mit dem BGK Murtenstrasse erarbeitet, wobei die Abgrenzung im Zulaufbereich der Murtenstrasse vor dem Inselparking liegt.

Zweckmässigkeit

Der Inselplatz erfüllt im Verkehrssystem der Stadt Bern wichtige übergeordnete (z. B. im Zusammenhang mit dem Verkehr im Bahnhofumfeld) und lokale Funktionen (z. B. Erschliessung Inselareal). Am Inselplatz muss der einfallende Verkehr dosiert und auf die vorgesehenen Routen gelenkt werden. Gleichzeitig muss der Platz für den öffentlichen Verkehr und für den Fuss- und Veloverkehr durchlässig sein und er soll als städtischer Platz attraktiver gestaltet werden.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und den Teilstrategie von ÖV und MIV zu einem leistungsfähigen und dichten ÖV-Netz mit radialen und tangentialen Linien sowie zu einer Entlastung der Ortszentren und Quartiere durch eine konsequente Lenkung des Verkehrs auf das jeweils übergeordnete Netz bei, unterstützt die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und leistet einen Beitrag zur Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.1 – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems:

Es wird angestrebt, den Platz für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV bedeutend zu verbessern, indem die Verkehrsbeziehungen und die Aufenthaltsqualität attraktiviert werden. Die Massnahme unterstützt des Weiteren die Siedlungsentwicklung nach innen: So werden Voraussetzungen geschaffen für weitere Verdichtungen auf dem Insel-Areal und für die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie benachbarter Gebiete.

Die Massnahme trägt im Fokusraum Bahnhof Bern dazu bei, dass dieser seine Funktion als Zentrum mit erhöhtem Ziel-, Quell- und Transitverkehr für Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr erfüllen kann. Mit der Massnahme wird die qualitative Netzlücke 33 (Inselplatz) aus dem Sachplan Veloverkehr geschlossen.

Planungsstand

2 - Bauprojekt besteht. Allfällige Übergangslösungen sind vorhanden.

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2024	31.12.2027
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Bern	BERNMOBIL; PostAuto Schweiz AG
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
6.0	Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Koordination mit Verbesserung ÖV-Erschliessung Inselfspital erforderlich (Massnahmenblatt ZMB Güterbahnhof/Insel RGSK II, ÖV-W-3-b)
- Sachplan Veloverkehr Netzlücke Nr. 33
- Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 351-5, Koordination mit 351-31 (Murtenstrasse, Laupenstrasse) und 351-26 (Zieglerstrasse), Koordination mit neuen Anforderungen und Massnahmen auf den Velohaupttrouten (LV-W-1-k): Velokorridor Bethlehem–Brünnen und Veloring
- Koordination ZBB; Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt (RGSK II, ÖV-FV-1-a)
- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Arbeiten (S-5)
- BGK Murtenstrasse (BM.LV-Ü.3)

Umweltverträglichkeit

Beachtung Baumbestände

Quantitative Angaben, Dokumente

- Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III, August 2012
- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014
- UeO Insel Areal III, März 2014
- Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
- Bauprojekt Inselplatz
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020

Stadt Bern, Umgestaltung Helvetiaplatz

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-Auf.2	0351.3.010	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-O-1	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.1 Kreuzung, Kreisel

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Im Bestand stellt der Helvetiaplatz primär einen Verkehrsknoten mit Scharnierfunktion zwischen dem Kirchenfeldquartier und der Altstadt dar. Die Aufenthaltsqualität ist gering und die unterschiedlichen Verkehrsbeziehungen – mit teilweise Einbahn und Durchfahrtsverboten – erschweren die Übersicht für die Verkehrsteilnehmenden.

Der Helvetiaplatz soll auch künftig wichtige Verkehrsbeziehungen gewährleisten. Dies jedoch nicht mehr primär als Verkehrsraum, sondern als möglichst grossflächiger, städtischer Aufenthalts- und Verweilraum. Neben einer Reduktion der Verkehrsflächen, werden auch die versiegelten Flächen reduziert. Mit der Einführung einer dreifachen Baumreihe wird die Platzbegrenzung räumlich wirkungsvoll gefasst. Die Pflasterung mit Naturstein ist ein entscheidender Faktor für die Ausstrahlung des Platzes.

Machbarkeit

Der Projektwettbewerb ist abgeschlossen und das Siegerprojekt liegt vor. Eine erste Kostenschätzung wurde basierend auf der Vorstudie erstellt.

Zweckmässigkeit

Mit dem identitätsstarken Konzept, welches auf dem «Strahlenplan» des historischen Helvetiaplatzes aufbaut, soll eine ganzheitliche Gestaltung des Platzes erreicht werden.

Um die Verkehrsflächen zugunsten von Aufenthaltsflächen reduzieren zu können, werden die Verkehrsführung optimiert und die ÖV-Haltestellen neu angeordnet.

Die Massnahme leistet entsprechend dem Zukunftsmodell und der Teilstrategie MIV einen Beitrag zur Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume. Die Massnahme trägt entsprechend den Oberzielen der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 zur Minimierung der durch die Mobilität verursachten Belastungen für Bevölkerung und Umwelt bei, und unterstützt ein flächensparendes Verkehrssystem.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.1 – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems:

Der Helvetiaplatz bekommt eine siedlungsverträgliche Gestaltung, welche eine hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden schafft und sich in seine städtebauliche Umgebung einbettet. Der Helvetiaplatz soll die stark durch seine Lage am südlichen Brückenkopf geprägte Verkehrsfunktion weiterhin erfüllen, dabei jedoch eher als «Foyer» und Teil des zukünftigen Museumsquartiers gestaltet werden und verstärkt auch zum Verweilen und Erholen einladen.

Planungsstand

1 – Abschluss Vorprojekt 2021

Bau- und Finanzierungsreife

1 – in Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2028

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2031

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

Bernmobil; ewb

Kosten (Mio. CHF)

30.0

Antrag Kantonsbeitrag

Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59
oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in
Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Bauprojekt erarbeitet.

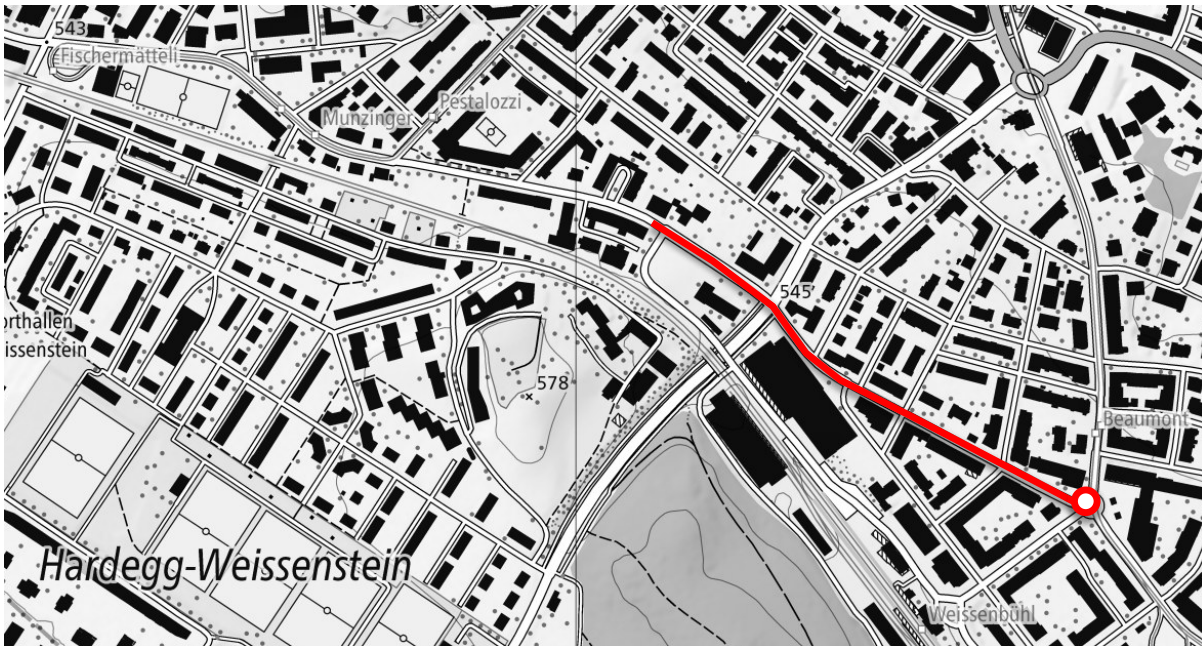
Quantitative Angaben, Dokumente

–

Stadt Bern, Verkehrsoptimierung Weissensteinstrasse TP 3+4 Fischermätteli bis Kreisel Beaumont (inkl. Kreuzung Schwarzenburgstrasse)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-Auf.3	0351.3.017 + 0351.3.018	4. Generation	C-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-O-6-c + MIV-O-6-d	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr. Gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Erhöhung der Verträglichkeit und Verkehrssicherheit. Zur Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr wird die Trennwirkung reduziert.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Vorstudie nachzuweisen.

Zweckmässigkeit

Die Massnahme trägt gemäss Zukunftsbild und Teilstrategien zu einem leistungsfähigen Netz für den MIV und einem siedlungsverträglichen Strassennetz bei.

Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr dazu bei, dass ein Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards und ein sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz realisiert wird.

Die Massnahme trägt entsprechend der Teilstrategie Verkehr und Mobilität dazu bei, das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.4 – Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung:

Mit der Massnahme soll eine Aufwertung der Weissensteinstrasse erzielt werden. Ziel ist es, den Verkehr auf der Weissensteinstrasse siedlungsverträglich abzuwickeln.

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn
01.01.2032

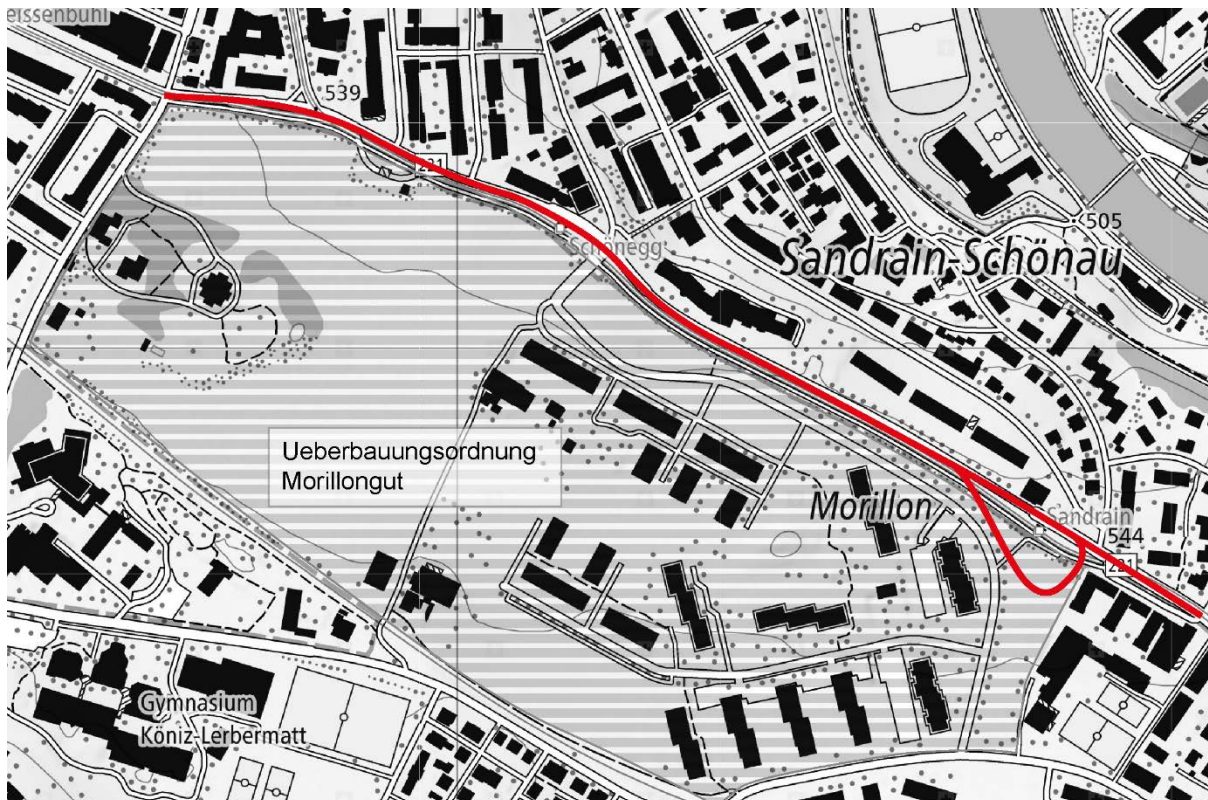
Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2035

Federführung	Weitere Beteiligte
TBA-OIK II	Stadt Bern; BERNMOBIL
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
3.0	–
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
– Bund: voraussichtlich 30–40 %	
– Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Vororientierung	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
BM.MIV-Auf.5.6 – Bern, Verkehrsoptimierung Weissensteinstrasse TP1 Turnierstrasse bis Fischer- mätteli (0351.3.015)	
Umweltverträglichkeit	
–	
Quantitative Angaben, Dokumente	
–	

Stadt Bern, Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/Morillonstrasse bis Sandrain

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-Auf.7	0351.3.028	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-O-20	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Seftigenstrasse stellt eine wichtige Hauptachse im Basisnetz der Stadt Bern dar. Der Abschnitt Knoten Seftigenstrasse / Morillonstrasse - Sandrain erfüllt im Bestand die Anforderungen gemäss Standards des Kantons Bern nicht; so fehlen bspw. Massnahmen für den Veloverkehr. Weil Individual- und Tramverkehr baulich getrennt geführt sind, bestehen insgesamt ein breiter Strassenquerschnitt und dadurch eine hohe Trennwirkung durch die Verkehrsanlage. Die Aufenthaltsqualität ist gering.

Mit der Massnahme sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Die Strassenraumgestaltung ist auf die Bedürfnisse der zukünftigen Siedlungs-entwicklung abgestimmt.
- Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrs-teilnehmenden verbessert.
- Bestehende Netzlücken für den Veloverkehr sind geschlossen (hoher Standard auf dem Velokorridor Monbijou – Wabern).
- Die Betriebsstabilität der verlängerten Tramlinie nach Kleinwabern ist gewährleistet.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde im Betriebs- und Gestaltungskonzept Sanierung Seftigenstrasse (Planstand Juni 2020) nachgewiesen.

Massnahmen

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept sieht folgende Inhalte vor:

- Integration der Verkehrsanlagen in das zukünftige Strassen- und Stadtbild: Statt wie bisher im Eigentrassee wird das Tram neu stadteinwärts durchgehend im Mischverkehr und stadtauswärts teils im Mischverkehr (vor Morillonmatte) teils weiterhin im Eigentrassee fahren. Für den Fussverkehr wird die Querbarkeit der Strasse verbessert, inkl. Gewährleisten der Zirkulation

zwischen dem neuen Morillonquartier und dem Stadtteil III der Stadt Bern. Die Trennwirkung der Strasse wird mittels gestalterischer und baulicher Massnahmen reduziert.

- Realisierung der Velohauptroute Monbijou-Wabern gemäss kantonalen Standards.
Das damalige Projekt wurde in einzelnen technischen Aspekten weiterentwickelt und neue Elemente hinzugefügt. Dabei konnte die Erkenntnis gewonnen werden, dass die Betriebswendeschlaufe (BWS) trotz betrieblicher Abhängigkeit zur Tramlinienverlängerung Kleinwabern neu im Gleichschritt mit dem Projekt Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/Morillonstrasse bis Sandrain, projektiert und realisiert werden muss.
- Erstellen einer Betriebswendeschlaufe Sandrain im Kontext der Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern (gemäss Bauprojekt light der Tramlinienverlängerung Kleinwabern, 2014).

Zweckmässigkeit

Die Massnahme leistet, entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien MIV, einen Beitrag zur Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume und zur Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf flächensparende Verkehrsmittel.

Der Strassenraum wird im Hinblick auf die geplante Siedlungsverdichtung nach innen siedlungsverträglicher gestaltet und die Trennwirkung der Strasse stark reduziert. Die Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.

Mit dem Wegfall der heutigen Tramwendeschlaufe Wabern ist der stabile Trambetrieb nicht mehr gewährleistet. Die Trams müssen bei Verspätungen oder Unterbrüchen vor dem Siedlungsgebiet Wabern wenden können. Die Betriebsstabilität der verlängerten Tramlinie 9 kann mit der Betriebswendeschlaufe Sandrain gewährleistet werden.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.1 – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems:

- Die Siedlungsentwicklung nach Innen wird gefördert, indem die Zirkulation zwischen dem zukünftigen Morillonquartier und dem Stadtteil III der Stadt Bern entscheidend verbessert wird.
- Die Gesamtverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden wird verbessert, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr (durchgehendes Netz, Querbarkeit, Einhalten kantonalen Standards) sowie das Tram (Betriebsstabilität, leistungsfähiges ÖV-Netz).
- Die Verkehrssicherheit wird erhöht, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.
- Mit der Massnahme wird die Schwachstelle 355-351-3 des regionalen Velonetzplanes behoben.

Planungsstand

2 - Vorstudie (Abgeschlossen per Ende Juni 2020), Start Vorprojekt Anfang 2021

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2027	31.12.2028
Federführung	Weitere Beteiligte
TBA-OIK II	BERNMOBIL; AÖV; Gemeinde Köniz; Stadt Bern
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
38.0	–

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern (0351.3.058)
- Sanierung Ortsdurchfahrt Wabern (Projekt 2 der Projekte Seftigenstrasse)
- Koordination mit Velokorridor Monbijou – Wabern (0351.3.104)
- Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 355-351-3
- üVM Köniz Wabern – Bern Süd (VM Tram Region Bern; 0351.2.094)

Umweltverträglichkeit

Im Rahmen BGK Seftigenstrasse wurden umweltrelevante Themen stufengerecht abgeklärt. Im Rahmen der weiteren Projektierung erfolgt die Erstellung eines Umweltberichtes.

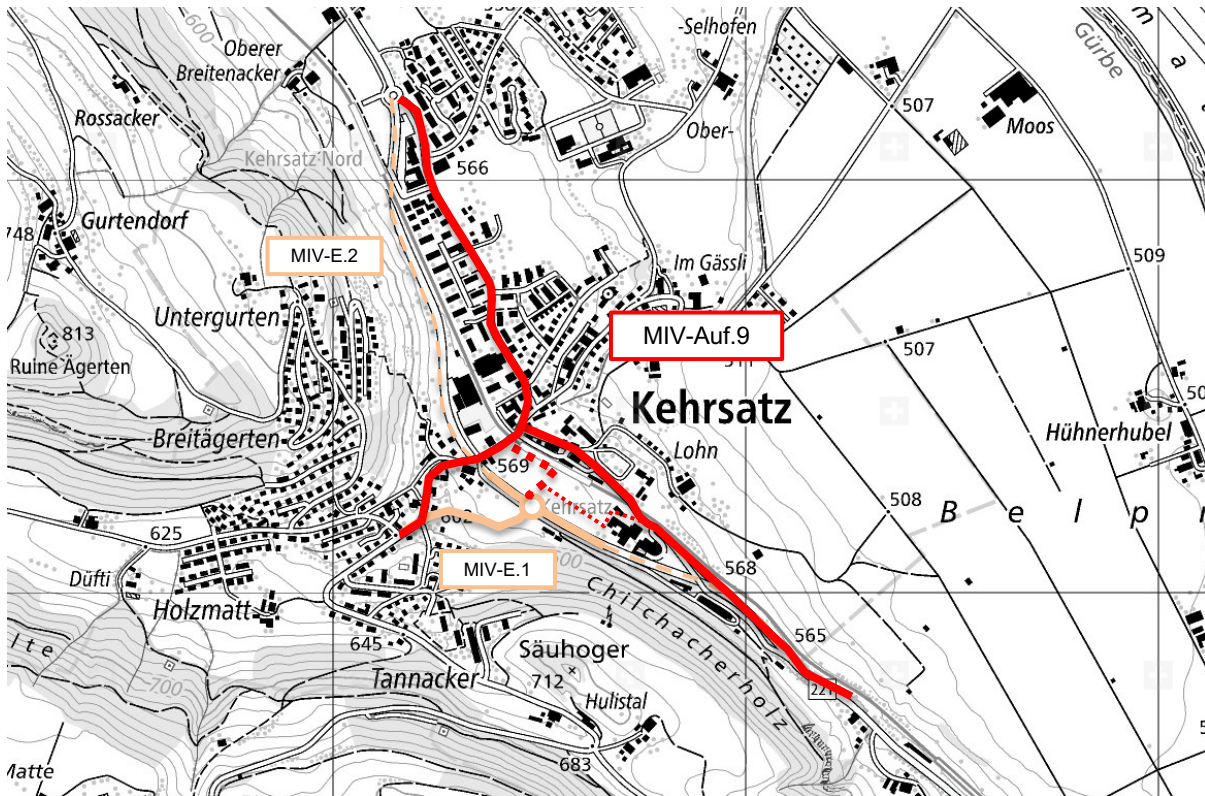
Quantitative Angaben, Dokumente

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Seftigenstrasse, Planstand und technischer Bericht, Juni 2020
 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020
 - Morillongut: Unüberbaute Fläche gem. Kommunalem Richtplan: 11.9 h
 - UeO Morillongut, Gemeinde Köniz, Stand Juni 2006
 - Morillongut: Richtplan Kanton Bern, Massnahmenblatt A_08, Stand November 2019
 - Morillongut: RGSK 2021, Regionale Wohnschwerpunkte, RGSK-Nr. BM.S.3a, Stand Januar 2020
 - Morillongut: Kommunaler Richtplan Gemeinde Köniz, Massnahme Nr. S1-02-01, S3-02-02, Stand Oktober 2013
 - Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III, Stadt Bern, 2009
 - Standards Kantonsstrassen (Arbeitshilfe, TBA, 2017)
 - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014
 - Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
-

Kehrsatz, Umgestaltung innerörtliches Verkehrsnetz

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-Auf.9	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	1 Kapazität Strasse	1.3
			Erschliessungsstrasse

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Im Zuge des Projektes Kehrsatz Mitte sind nach der Verlegung und Neuanbindung der Zimmerwaldstrasse (MIV-E.1) im Dorfkern von Kehrsatz verkehrlich flankierende Massnahmen vorgesehen. Auf der Bern- und Belpstrasse sowie auf dem Teilstück der Zimmerwaldstrasse zwischen Knoten Neuanschluss und Bahnübergang stehen gestalterische Massnahmen zur Verkehrsberuhigung im Fokus. Entlang der Belpstrasse sollen der Bahnübergang und der Halbanschluss Süd neu konzipiert werden. Nach der Umgestaltung gehen die heutigen innerörtlichen Kantonsstrassen an die Gemeinde Kehrsatz über. In einem zweiten Teilprojekt werden die Erschliessung des Bahnhofs und die Umsteigebeziehungen Postauto –Bahn verbessert.

Machbarkeit

Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.

Zweckmässigkeit

Die Massnahme trägt gemäss Zukunftsbild und Teilstrategien zu einem siedlungsverträglichen Strassennetz bei. Sie erhöht ausserdem den Stellenwert von Fuss- und Velovekehr sowie ÖV.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.1 – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems:
Mit der Massnahme wird die Gesamtsituation im Dorfkern bedeutend verbessert, indem die Verkehrsbeziehungen und die Aufenthaltsqualität attraktiviert werden sowie die Anbindung des Bahnhof Kehrsatz optimiert wird.

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

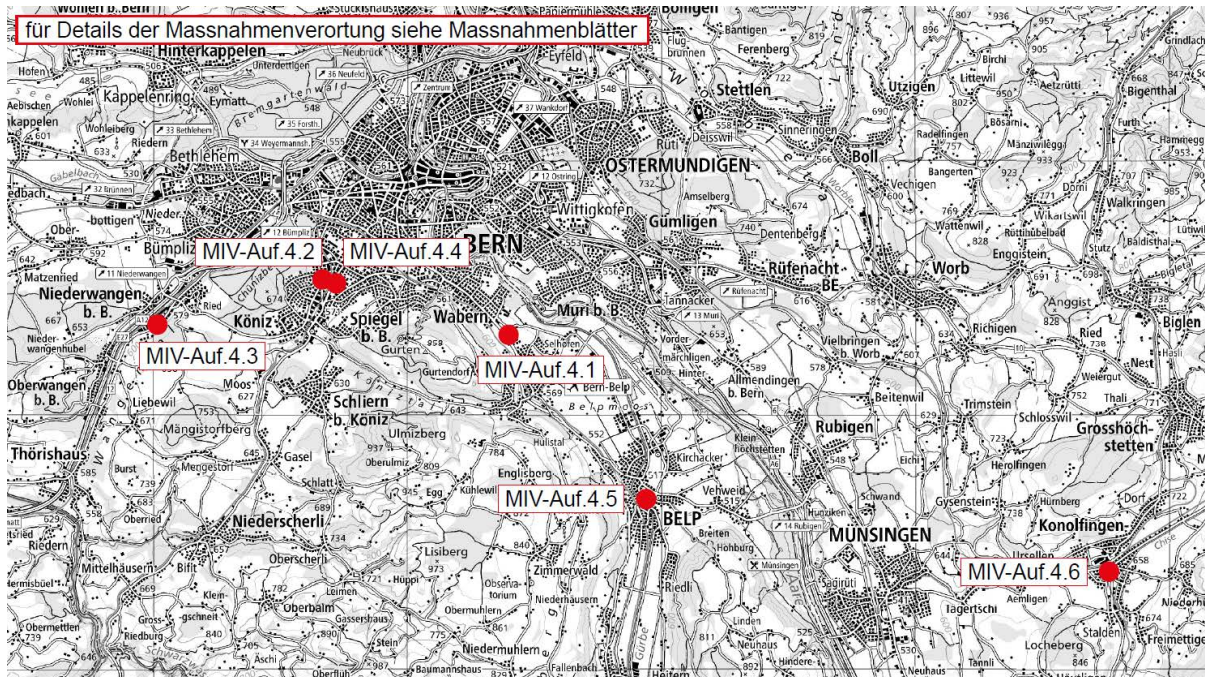
1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn 01.01.2028	Voraussichtliche Inbetriebnahme 31.12.2031
Federführung TBA-OIK II	Weitere Beteiligte Gemeinde Kehrsatz; betroffene TU
Kosten (Mio. CHF) 8.0	Antrag Kantonsbeitrag –
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
– Bund: voraussichtlich 30–40 %	
– Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Vororientierung	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
- Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse (BM.MIV-E.1)	
- Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung (BM.MIV-E.2)	
Umweltverträglichkeit	
–	
Quantitative Angaben, Dokumente	
- Korridorstudie Gürbetal, Fertigstellung 2015	
- Machbarkeitsstudie Anbindung Zimmerwaldstrasse / Umfahrung, Gruner AG, 2015	

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum, Agglomeration Bern, A-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-Auf.4	siehe Teilmassnahmen	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.		Kategorie	
siehe Teilmassnahmen		3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.4 Pauschale BGK

Karte



Beschreibung

Die einzelnen Teilmassnahmen zielen in auf eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs innerhalb des Siedlungsgebietes ab. Durch gestalterische und betriebliche Anpassungen sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Ausrichtung von Strassenabschnitten auf Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserung der Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr
- gestalterische Eingliederung des Verkehrsraumes in den Siedlungsraum
- Erhöhung der Aufenthalts-, Wohn- und Arbeitsqualität entlang der Strassen

Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild sieht siedlungsverträgliche Strassenräume in den Zentren vor. Ein zentraler Faktor ist hierbei die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Die Massnahmen tragen entsprechend den Oberzielen der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 zur Minimierung der durch die Mobilität verursachten Belastungen für Bevölkerung und Umwelt bei.

Nutzen

Wirkungskriterium 3 – Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Das Massnahmenpaket ermöglicht eine Optimierung der bestehenden Strassen bezüglich der Verkehrssicherheit und Verträglichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Gesamtkosten (Mio. CHF)

14.1

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Massnahmenpaket Verkehr pauschal

Quantitative Angaben, Dokumente

—

4. Generation				
A-Horizont				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Auf.4.1	–	–	–	Köniz, Sanierung Seftigenstrasse, Tramwendeschlaufe Kleinwabern bis Kreisel Kehrsatz Nord

Kurzbeschreibung Mit der Siedlungsentwicklung im Gebiet Kleinwabern und Kehrsatz Nord wird die Seftigenstrasse von einer Ausserortsstrasse zu einer innerörtlichen Hauptstrasse. Um dem Funktionswechsel zu entsprechen, ist die Gestaltung des Abschnittes den zukünftigen Anforderungen an eine siedlungsverträgliche Strasse anzupassen.

Ziel: Der Querschnitt der Strasse entspricht einer innerörtlichen Strasse. Die Querbeziehungen für den Fussgänger- und Veloverkehr werden verbessert.

Mögliche Massnahmen: Anpassung Strassenlayout, teilweiser Rückbau des Belags, Querungshilfen, Mehrzweckstreifen oder Mittelbereich mit anderer Funktion (z. B. Grünfläche).

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	TBA-OIK II	Gemeinde Köniz; BERNMOBIL	Vororientierung	–	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (125 CHF/m2)	8'000 m2 (800 m)	1.0	–



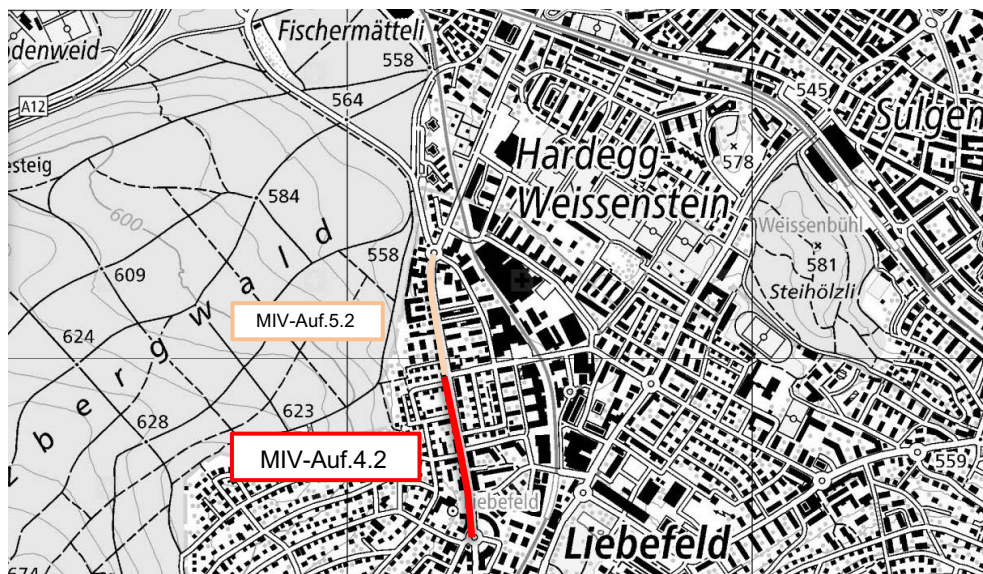
4. Generation				
A-Horizont				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Auf.4.2	MIV-S-1	–	0351.3.030	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse, TP1 Neuhauskreisel bis Waldeggstrasse

Kurzbeschreibung Der Siedlungskern von Köniz ist über die Turnier- und Könizstrasse an den Autobahnknoten Bümpliz Süd angeschlossen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung der Erreichbarkeit von Köniz, Bümpliz und der Stadtfahrt sind Ausbauten sowie verkehrslenkende Massnahmen erforderlich. Die verkehrslenkenden Massnahmen sind in das regionale und kommunale Verkehrsmanagement zu integrieren und mit den Anforderungen des Projekts VM Region Bern abzustimmen. Entlang der Könizstrasse sind diverse Überbauungen geplant, welche nun in den Strassenraum integriert werden sollen.

Ziele: Einhaltung der kantonalen Standards für den Veloverkehr, Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss -und Veloverkehr.
 Massnahmen im Perimeter Neuhauskreisel–Waldeggstrasse: Durchgehende Radstreifen, Ausrichtung der Strassenquerschnitte auf die Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden.

Der Baubeginn eventuell schon 2023 in Abhängigkeit von der Überbauung Thomasweg.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	TBA-OIK II	Gemeinde Köniz; Stadt Bern; AÖV; BERNMOBIL	Festsetzung	–	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (750 CHF/m2)	4'000 m2 (400 m)	3.0	–

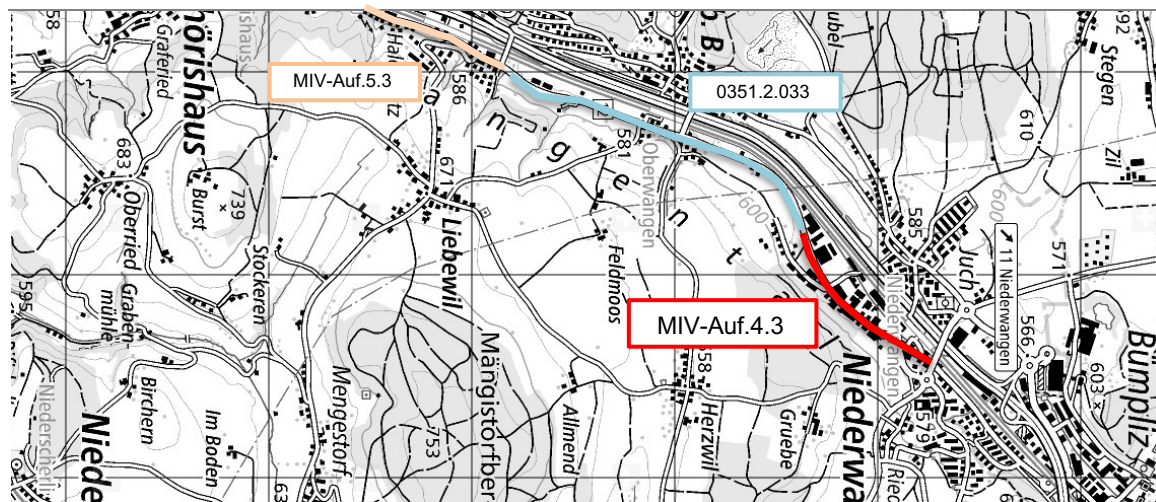


4. Generation				
A-Horizont				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Auf.4.3	–	–	–	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Niederwangen

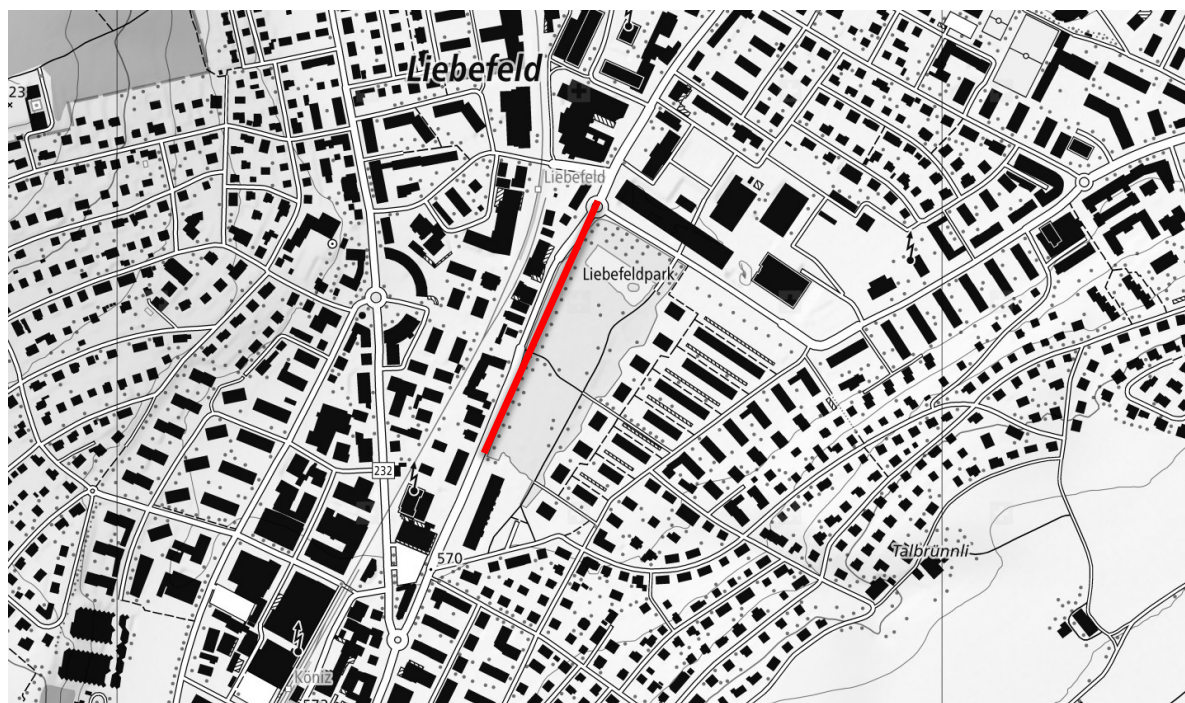
Kurzbeschreibung
 Die Freiburgstrasse ist eine der letzten grossen Ausfallachsen ohne durchgehende Radstreifen und gesicherte Fusswege. Zudem ist der Schwerverkehrsanteil relativ hoch. Erste Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurden bereits realisiert. Dabei wurden aufwändige Massnahmen, welche Landerwerb oder Bewilligungsverfahren erfordert hätten, ausgelassen. Diese werden nun im Rahmen einer ganzheitlichen Sanierung umgesetzt.
 Ziel: Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende, Verbesserung Sicherheitsempfinden Velofahrende und Zufussgehende, Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit, Reduktion der Lärmemissionen, Verbesserung Erscheinungsbild/Zentrumsfunktion/Gestaltung, Überprüfung und Ausbau der öffentlichen Beleuchtung, Optimierung Lage Bushaltestellen und deren behindertengerechte Ausgestaltung, Ausbildung Ortseinfahrt mit einem markanten und bremsenden Eingangstor, verstärkte Kammerung (Aufteilung in Abschnitte) in Richtung Niederwangen Zentrum.
 Mögliche Massnahmen: Beibehaltung Tempo 50, einheitlicher Fahrbahnquerschnitt von 10.50 m Breite, Neubau Kreisel Einmündung Schwendistutz sowie bei Einmündung zu Nr. 624-634, Einbau lärmindernder Belag, Ausbau Trottoir, behindertengerechte Ausgestaltung Bushaltestellen.

Hinweise: Die Massnahme ergänzt die A2-Massnahme 0351.2.033, Korrektur Wangental.
Abhängigkeit zu: BM.MIV-Auf.5.3 – Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Ost, BM.MIV-Auf.5.4 – Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Dorf und BM.MIV-Auf.5.5 – Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus West

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	TBA-OIK II	Gemeinde Köniz; BERNMOBIL	Zwischenergebnis	–	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (400 CHF/m2)	8'000 m2 (800 m)	3.2	–



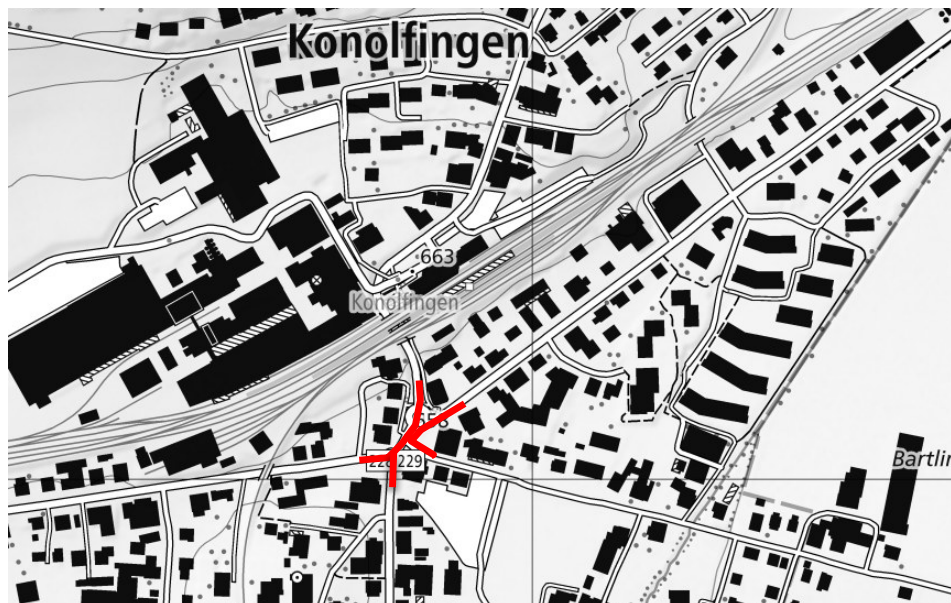
4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM MIV-Auf.4.4	–	–	–	Köniz, Verlegung Schwarzenburgstrasse Richtung Liebefeld Park				
Kurzbeschreibung	Damit die Siedlungsentwicklung im Liebefeld zwischen S6 und Schwarzenburgstrasse genügend Platz erhält (Richtprojekt Liebefeld Mitte), muss die Schwarzenburgstrasse zwischen Stationsstrasse und Brühplatz angepasst werden. Unter anderem muss sie auf einem Teilstück Richtung Liebefeldpark verschoben werden. Hierbei soll geprüft werden, ob die heute bestehende Busspur beibehalten oder verlängert werden kann.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	Gemeinde Köniz	BERNMOBIL; BLS	Zwischenergebnis	–	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (1'484 CHF/m2)	3'300 m2 (330 m)	4.9	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM MIV-Auf.4.5	–	–	–	Belp, BGK Dorfplatz/Dorfstrasse				
Kurzbeschreibung	Der Masterplan "Dorfkern 2020" der Gemeinde Belp beinhaltet neben städtebaulichen Massnahmen auf dem Areal Dorfschulhaus, Amtschreibermatte und Schlossareal auch verkehrstechnische Massnahmen auf der Dorf- und evtl. Bahnhofstrasse sowie zur Aufwertung des Dorfkerns auch gestalterische Massnahmen auf dem Dorfplatz. Mit der Umgestaltung soll dem Ausweich- und Schleichverkehr entgegengewirkt sowie eine Entlastung des Dorfplatzes erreicht und die Aufenthaltsqualität im ganzen Dorfkern erhöht werden. Weiter müssen die Werkleitungen in der Dorfstrasse saniert werden.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Belp	Gemeinde Belp	TBA-OIK II	Zwischenergebnis	–	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (500 CHF/m2)	3'000 m2 (300 m)	1.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



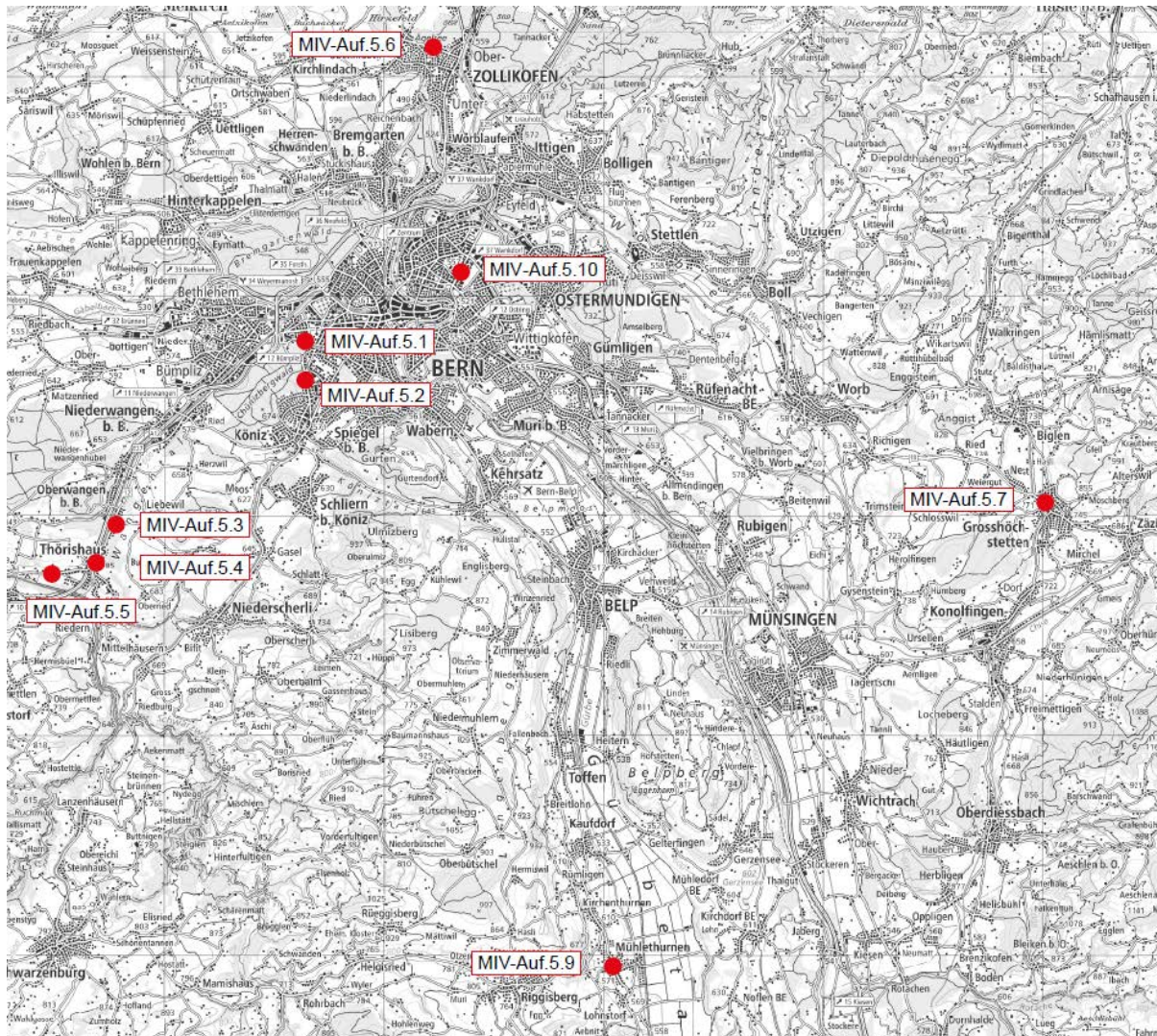
4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.MIV-Auf.4.6	MIV-O-4	–	0351.3.013	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz				
Kurzbeschreibung	<p>Das heutige Betriebskonzept des Kreuzplatzes wurde bisher nur mit provisorischen Massnahmen umgesetzt. Es hat sich jedoch bewährt und so sollen die provisorischen Massnahmen kurzfristig saniert werden. Eine definitive und eventuell gestalterisch/verkehrstechnisch andere Lösung kann erst im Zusammenhang mit der Erschliessung des umliegenden Gebietes, insbesondere des Areals Bernstrasse Nord, in Angriff genommen werden. Die seitens Gemeinde aktuell geplante Zwischenlösung ist auf einen Zeitraum von 10 Jahren ausgelegt.</p> <p>Eine definitive Lösung, die auch eine Querung der Burgdorfstrasse und insgesamt eine Umgestaltung und Aufwertung des Kreuzplatzes beinhaltet, wird erst nach Ablauf des Provisoriums aktuell; sie ist daher noch nicht Gegenstand der Massnahme. Der Kanton (TBA-OIK II) hat die Arbeiten im Sinne eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes aufgenommen.</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Konolfingen	TBA-OIK II	Gemeinde Konolfingen; BERNMOBIL	Zwischenergebnis	–	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (250 CHF/m2)	2'000 m2 (200 m)	0.5	–



Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum, Agglomeration Bern, B-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-Auf.5	siehe Teilmassnahmen	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.		Kategorie	
siehe Teilmassnahmen		3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.4 Pauschale BGK

Karte



Beschreibung

Die einzelnen Teilmassnahmen zielen in auf eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs innerhalb des Siedlungsgebietes ab. Durch gestalterische und betriebliche Anpassungen sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Ausrichtung von Strassenabschnitten auf Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserung der Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr
- gestalterische Eingliederung des Verkehrsraumes in den Siedlungsraum
- Erhöhung der Aufenthalts-, Wohn- und Arbeitsqualität entlang der Strassen

Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild sieht siedlungsverträgliche Strassenräume in den Zentren vor. Ein zentraler Faktor ist hierbei die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Die Massnahmen tragen entsprechend den Oberzielen der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 zur Minimierung der durch die Mobilität verursachten Belastungen für Bevölkerung und Umwelt bei.

Nutzen

Wirkungskriterium 3 – Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit:
Das Massnahmenpaket ermöglicht eine Optimierung der bestehenden Strassen bezüglich der Verkehrssicherheit und Verträglichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Gesamtkosten (Mio. CHF)

23.9

Finanzierungsschlüssel

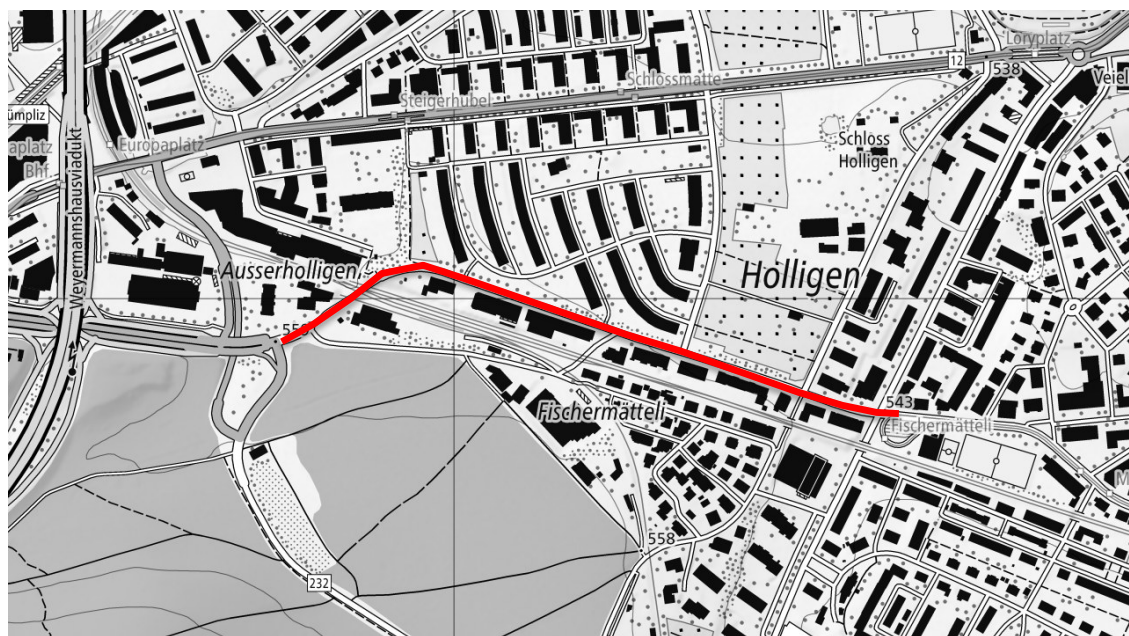
Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Quantitative Angaben, Dokumente

–

4. Generation		B-Horizont							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel					
BM.MIV-Auf.5.1	MIV-O-6-a	–	0351.3.015	Stadt Bern, Verkehrsoptimierung Weissensteinstrasse TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli					
Kurzbeschreibung	<p>Die Verkehrsoptimierung besteht aus einem Gesamtkonzept mit gestalterischen und baulichen Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.</p> <p>Die Massnahme bewirkt starke Verbesserungen der Qualität des Verkehrssystems und der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Mögliche Massnahmen sind Radstreifen auswärts (von Fischermättli nach Westen in Richtung Ausserholligen).</p> <p>Es besteht ein Koordinationsbedarf mit der Massnahme Alternative Veloroute abseits der Weissensteinstrasse (BM.LV-Ü.19).</p>								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz	
Stadt Bern	TBA-OIK II	Stadt Bern; BERNMOBIL	Vororientierung	–	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (530 CHF/m2)	7'500 m2 (750 m)	5.0	–	



4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Auf. 5.2	MIV-S-1	–	0351.3.030	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse, TP2 Waldeggstrasse bis Turnierstrasse

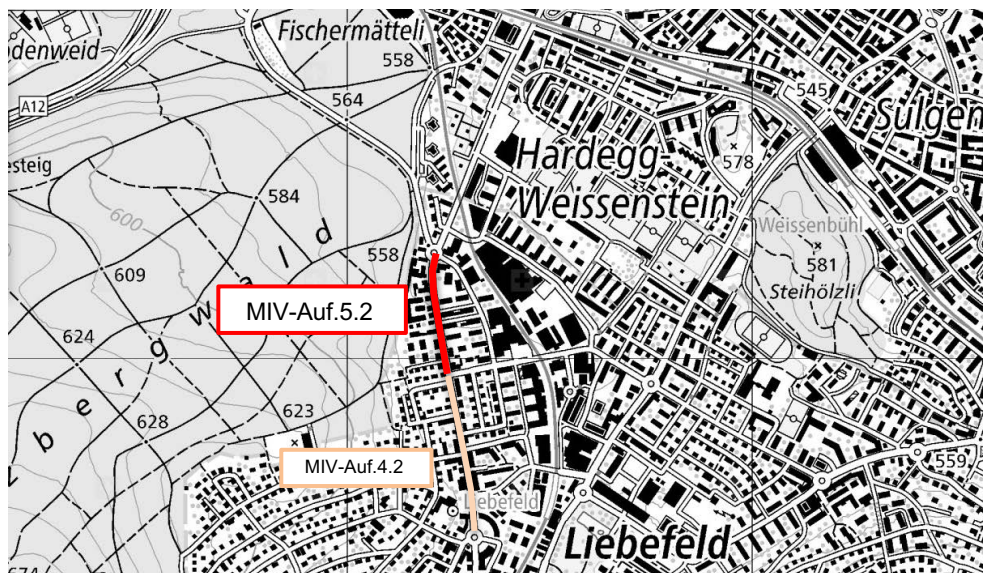
Kurzbeschreibung Der Siedlungskern von Köniz ist über die Turnier- und Könizstrasse an den Autobahnknoten Bümpliz Süd angeschlossen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung der Erreichbarkeit von Köniz, Bümpliz und der Stadtfahrt sind Ausbauten sowie verkehrslenkende Massnahmen erforderlich. Die verkehrslenkenden Massnahmen sind in das regionale und kommunale Verkehrsmanagement zu integrieren und mit den Anforderungen des Projekts VM Region Bern abzustimmen. Der Projektperimeter umfasst den Knoten Waldeggstrasse und die Könizstrasse bis zum Kreisel Turnierstrasse (ohne Kreisel). Das Projekt umfasst den Unfallschwerpunkt 1374.

Der Knoten Köniz-/Waldeggstrasse hat die Kapazitätsgrenze erreicht. Er soll dahingehend umgestaltet werden, dass erstens die Kapazität erhöht und zweitens die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer/-innen erhöht werden.

Ziele: Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Sicherheit des Knotens, Einhaltung der kantonalen Standards für den Veloverkehr, Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss -und Veloverkehr.

Massnahmen: Umbau des Knotens, durchgehende Radstreifen, Ausrichtung der Strassenquerschnitte auf die Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden.

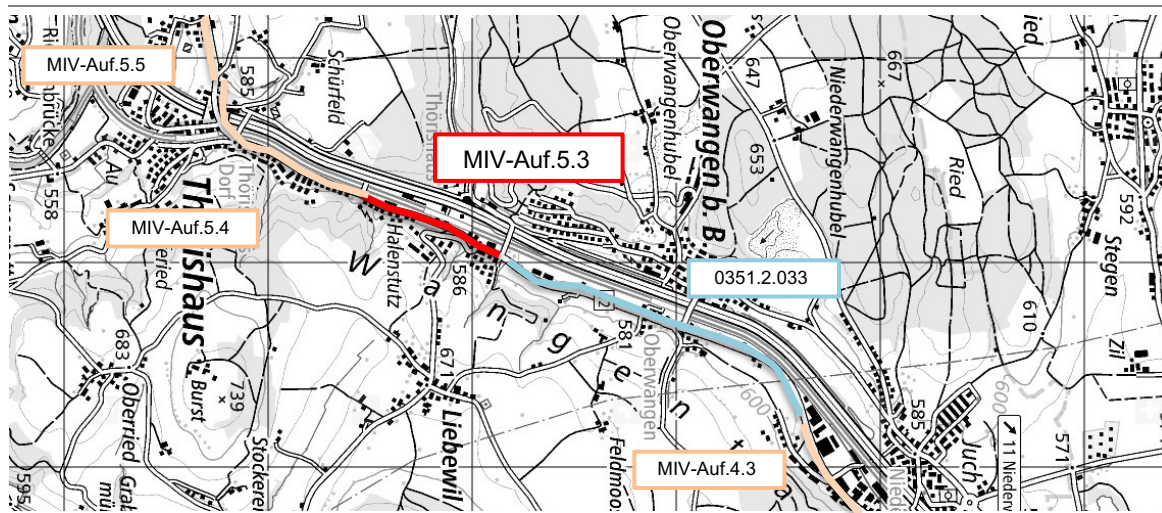
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	TBA-OIK II	Gemeinde Köniz; Stadt Bern; AÖV; BERNMOBIL	Festsetzung	–	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (1'167 CHF/m2)	3'000 m2 (300 m)	3.5	–



4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Auf.5.3	–	–	–	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Ost

Kurzbeschreibung
 Die Freiburgstrasse ist eine der letzten grossen Ausfallachsen ohne durchgehende Radstreifen und gesicherte Fusswege. Zudem ist der Schwerverkehrsanteil relativ hoch. Erste Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und der Verkehrssicherheit wurden bereits realisiert. Dabei wurden aufwändige Massnahmen, welche Landerwerb oder Bewilligungsverfahren erfordert hätten, ausgelassen. Diese werden nun im Rahmen einer ganzheitlichen Sanierung umgesetzt.
 Ziel: Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende und Zufussgehende, Verbesserung der Fussgängerquerungen, Ausbau Fahrbahnbreite auf 7.50 m, Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit, Reduktion der Lärmemissionen, auffällige Gestaltung Eingangstor bei der Einmündung Schorggasse, Erneuerung der Beleuchtung.
 Mögliche Massnahmen: Durchgehende Fahrbahn von 7.50 m Breite mit Mittellinie, durchgehender Gehweg mit 2.00 m Breite auf der Westseite der Strasse, Neuordnung Knoten Schorggasse mit 2.50 m breitem Mehrzweckstreifen und zusätzlichem Fussgängerübergang, Ergänzung Fussgängerstreifen bei Einmündung Liebewilstrasse mit Mittelinsel, bergseitige Verbreiterung des Strassenraumes im Bereich Haltestelle Thörishaus-Station bis Restaurant Hähli und Verschiebung des Fussgängerüberganges Richtung Haltestelle, Verschiebung Fussgängerübergang Landi und Ergänzung mit Mittelinsel, voraussichtlich Einbau lärmindernder Belag.
 Hinweise: Die Massnahme ergänzt die A2-Massnahme 0351.2.033, Korrektur Wangental.
 Abhängigkeit zu: BM.MIV-Auf.4.3 – Köniz, Sanierung Freiburgstrasse; Niederwangen, BM.MIV-Auf.5.4 – Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Dorf und BM.MIV-Auf.5.5 – Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus West

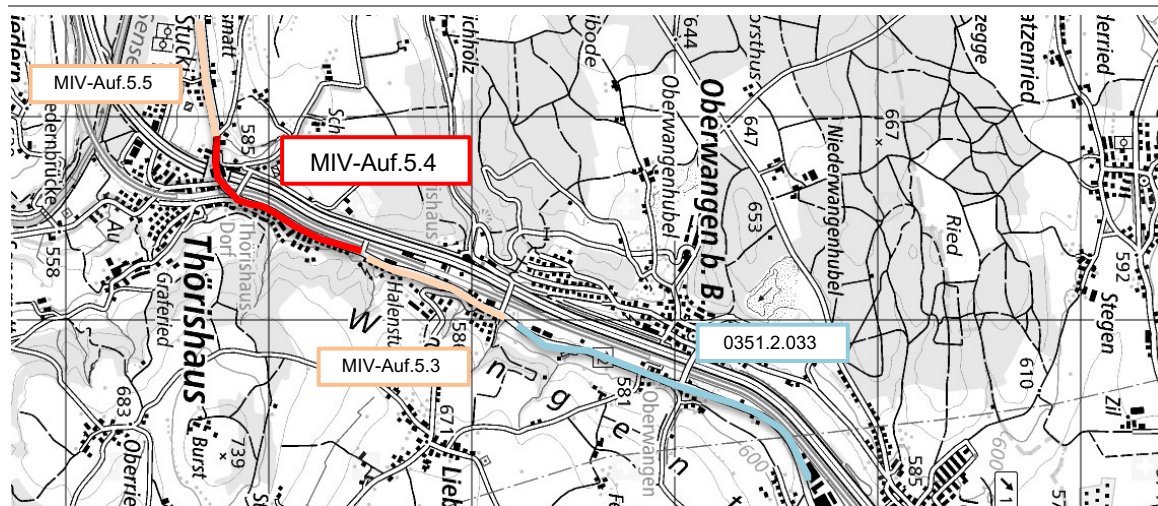
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	TBA-OIK II	Gemeinde Köniz	Vororientierung	–	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (333 CHF/m2)	7'500 m2 (750 m)	2.5	–



4. Generation					B-Horizont			
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.MIV-Auf.5.4	-	-	-	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Dorf				

Kurzbeschreibung
 Die Freiburgstrasse ist eine der letzten grossen Ausfallachsen ohne durchgehende Radstreifen und gesicherte Fusswege. Zudem ist der Schwerverkehrsanteil relativ hoch. Erste Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und der Verkehrssicherheit wurden bereits realisiert. Dabei wurden aufwändige Massnahmen, welche Landerwerb oder Bewilligungsverfahren erfordert hätten, ausgelassen. Diese werden nun im Rahmen einer ganzheitlichen Sanierung umgesetzt.
 Ziel: Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit, Reduktion Lärmemissionen, Reduktion optische Dominanz der Strasse, Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende, Behebung gestalterischen Mängel, Verbesserung Lage und Ausgestaltung der Fussgängerquerungen.
 Mögliche Massnahmen: Beibehaltung Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h Thörishaus-Station bis Thörishaus Dorf, Verschmälerung Fahrbahn auf 9.00 m Breite mit beidseitigen Radstreifen, Ausbildung Mehrzweckstreifen als Abbiege- und Einmündungshilfe beim Knoten Köhlerstrasse, Rückbau Mittelinsel und Entfernung Bäume in Strassenmitte bei der Einmündung Oberriedstrasse, voraussichtlich Einbau lärmindernder Belag, Verschmälerung Fahrbahn Abschnitt Oberried-/ Sensemattstrasse auf 11.00 m mit Mehrzweckstreifen und beidseitigen Radstreifen, Verschmälerung Einmündung Oberriedstrasse und Erstellung Trottoirüberfahrt, Verschiebung verschiedener Fussgängerübergänge.
 Hinweise: Die Massnahme ergänzt die A2-Massnahme 0351.2.033, Korrektur Wangental.
 Abhängigkeit zu: BM.MIV-Auf.4.3 – Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Niederwangen; BM.MIV-Auf.5.3 – Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Ost und BM.MIV-Auf.5.5 – Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus West

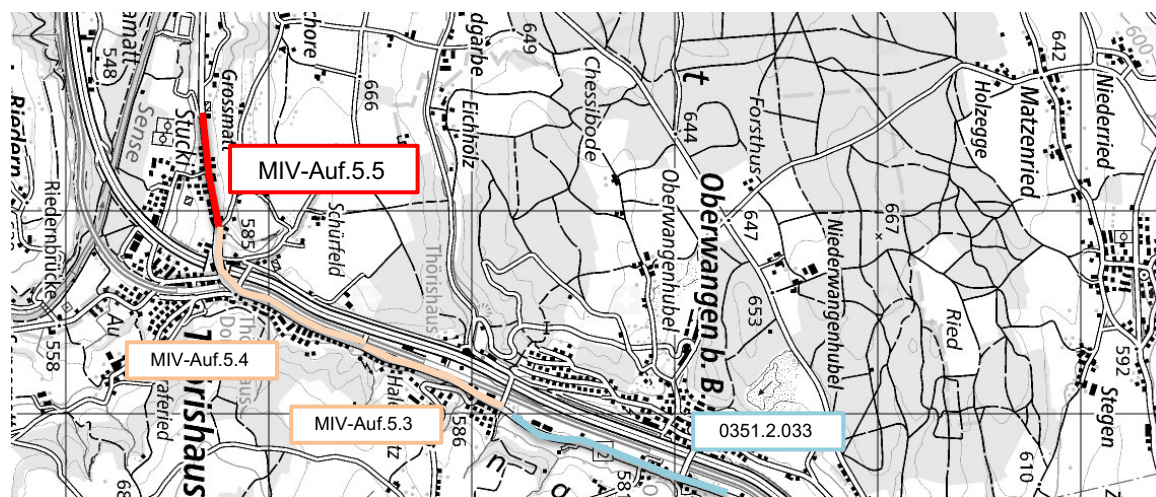
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	TBA-OIK II	Gemeinde Köniz	Vororientierung	-	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (300 CHF/m2)	10'000 m2 (1'000 m)	3.0	-



4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Auf.5.5	–	–	–	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus West

Kurzbeschreibung
 Die Freiburgstrasse ist eine der letzten grossen Ausfallachsen ohne durchgehende Radstreifen und gesicherte Fusswege. Zudem ist der Schwerverkehrsanteil relativ hoch. Erste Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und der Verkehrssicherheit wurden bereits realisiert. Dabei wurden aufwändige Massnahmen, welche Landerwerb oder Bewilligungsverfahren erfordert hätten, ausgelassen. Diese werden nun im Rahmen einer ganzheitlichen Sanierung umgesetzt.
 Ziel: Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende und Zufussgehende, Verbesserung der Fussgängerquerungen, Optimierung Lage der Bushaltestellen Thörishaus Stucki und deren behindertengerechte Ausgestaltung, Einhaltung Höchstgeschwindigkeit, Reduktion der Lärmemissionen, Erneuerung der Beleuchtung.
 Mögliche Massnahmen: Verschiebung Fussgängerübergang Freiburgstrasse 101 und Ergänzung mit Mittelinsel, Erstellung Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Gummenstrasse, Verbreiterung Fahrbahnquerschnitt von Freiburgstrasse 92 bis Projektende auf 9.00 m Breite, Anordnung beidseitiger Radstreifen auf diesem Abschnitt, Neuordnung und behindertengerechte Ausgestaltung Bushaltestelle Thörishaus Stucki, kombiniert mit Fussgängerstreifen und Mittelinsel, Erstellung durchgehender Gehweg auf der Südseite bis Freiburgstrasse 62, Erstellung nordseitiger Gehweg bis Bushaltestelle Thörishaus Stucki, Ausgestaltung Einfahrtstor mit Mittelinsel beim Beginn der beidseitigen Bebauung, voraussichtlich Einbau lärmindernder Belag.
 Hinweise: Die Massnahme ergänzt die A2-Massnahme 0351.2.033, Korrektion Wangental.
 Abhängigkeit zu: BM.MIV-Auf.4.3 – Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Niederwangen; BM.MIV-Auf.5.3 – Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Ost und BM.MIV-Auf.5.4 – Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Dorf

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Köniz	TBA-OIK II	Gemeinde Köniz	Vororientierung	–	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (317 CHF/m2)	6'000 m2 (600 m)	1.9	–

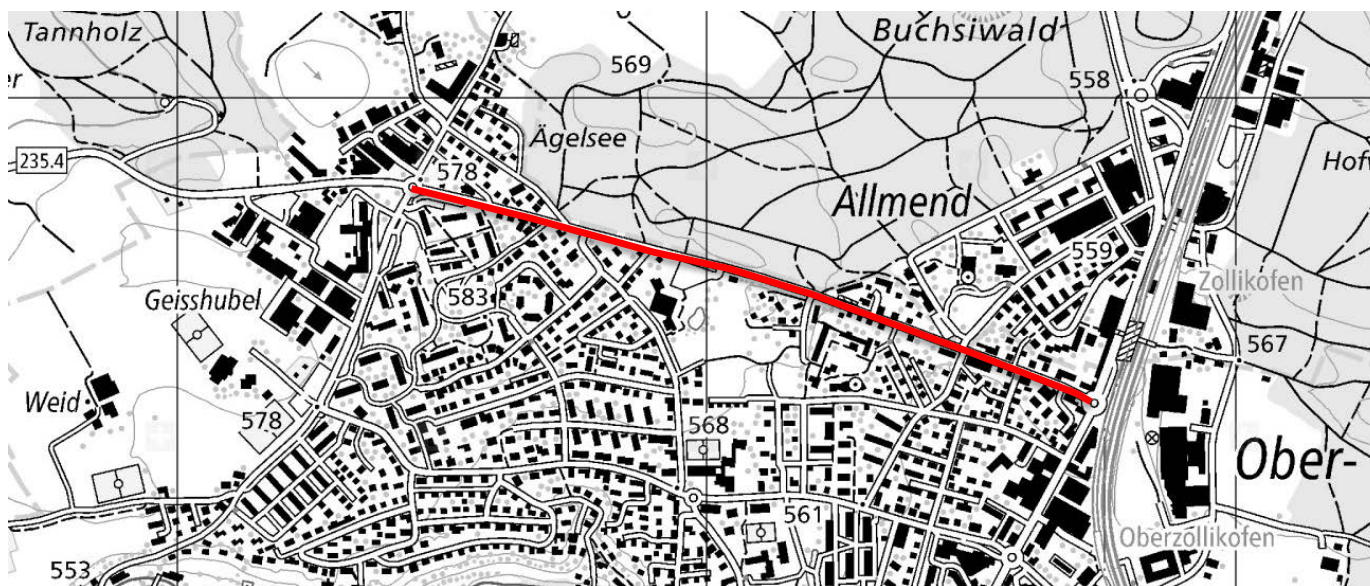


4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Auf.5.6	MIV-O-7	–	–	Zollikofen, punktuelle Verbesserungen der Verkehrssicherheit auf der Kirchlindachstrasse

Kurzbeschreibung Die Kirchlindachstrasse weist gemäss den den Standards für Kantonsstrassen vom Kanton Bern Defizite in den Bereichen Velo- und Fussgänger längs und quer sowie Integration in die städtebaulichen Strukturen auf. Mit Umsetzung der Massnahmen sollen diese Defizite behoben und so einen Beitrag an die Schulwegsicherung und die Verbesserung der Verträglichkeit der Strasse geleistet werden. Insgesamt sollen die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr erhöht und die Trennwirkung der Strasse reduziert werden.

In den Bereichen mit den höheren Querungsfrequenzen Erhöhung der Sicherheit durch Temporeduktion. Im Rahmen des Vorprojektes wird eruiert, wo der Strassenquerschnitt mit verhältnismässigem Aufwand zu Gunsten eines Radstreifens verbreitert werden kann. Je nach Temporegime sind bauliche Schutzinseln bei den Querungen nötig.

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Zollikofen	TBA-OIK II	Gemeinde Zollikofen; betroffene TU	Vororientierung	–	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (77 CHF/m2)	13'000 m2 (1'300 m)	1.0	–



4. Generation				
B-Horizont				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Auf.5.7	MIV-O-19	–	0351.3.027	Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (punktuelle Anpassungen)

Kurzbeschreibung Der Raum Konolfingen–Grosshöchstetten–Bowil bildet ein Scharnier zwischen der Region Bern (Worb), dem Aaretal (Münsingen), der Region Thun, der Region Burgdorf und dem Emmental. Diese verkehrstechnisch gute Lage führt einerseits zu einer guten Standortattraktivität, andererseits zu Durchgangsverkehr. Dies hat negative Auswirkungen auf den Lokal- und Langsamverkehr und auf die Aufenthaltsqualität innerhalb der Ortschaften. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen sollen die nötigen Verbesserungen insbesondere für den Veloverkehr (längs) und Fussgänger (quer) kosteneffizient angegangen werden.

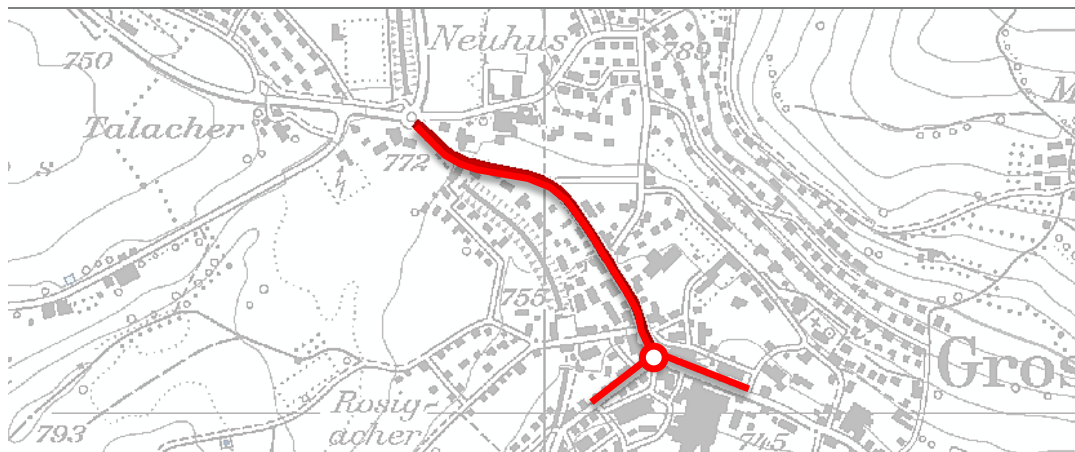
Innerorts:

- Umgestaltung des Kernbereichs der Ortsdurchfahrten im bestehenden Strassenquerschnitt:
- Überbreite Randlinien, einheitlich sanfte Ränder
- Sicherung von Querschnittsstellen für den F mit Mittelinsel
- Sanfte gestalterische Aufwertung unter Berücksichtigung des gesamten Aussenraumes
- Tempo 30 im engeren Kernbereich auf Bern-, Bahnhof- und Dorfstrasse inkl. anschliessender Quartierstrassen (auf den Quartierstrassen gilt bereits Tempo 30)
- Radstreifen auf der KS10 bergwärts mit leicht erweitertem Strassenquerschnitt in den äusseren Bereichen, Sicherung der Querungen mit Mittelinseln
- Pförtner auf der KS10 (von Zäziwil her)

Ausserorts:

- Radstreifen bergwärts durch Querschnittsverbreiterung (Zäziwil–Grosshöchstetten)

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Grosshöchstetten	TBA-OIK II	Gemeinde Grosshöchstetten	Vororientierung	–	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (100 CHF/m2)	10'000 m2 (1'000 m)	1.0	–



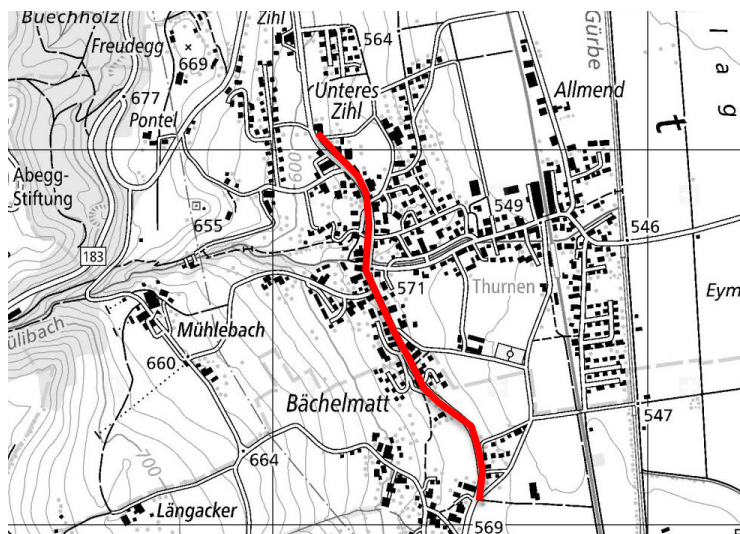
4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Auf.5.9	MIV-O-14	–	–	Thurnen, Mühlethurnen, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse

Kurzbeschreibung Die Ortsdurchfahrt von Mühlethurnen weist gemäss Standards Kantonsstrasse Defizite in den Bereichen Veloverkehr längs, Zufussgehende quer, Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit und Integration in die städtebauliche Struktur auf. Mit Umsetzung der Massnahmen werden diese Defizite behoben. Insgesamt wird dadurch die Attraktivität und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht und damit auch der Schulwegsicherung Rechnung getragen sowie die Verträglichkeit der Strasse erhöht.

Um die Verkehrssicherheit auf den Ortsdurchfahrten punktuell zu verbessern, müssen ortsspezifisch (je nach DTV, baulichen Gegebenheiten, Querbeziehungen, Nutzungen o. a.) die passenden Massnahmen aus dem «Massnahmenkatalog» des Kantons definiert werden. Hierzu gehören unter anderen: Kernfahrbahn mit optischer Verschmälerung der Fahrbahn, gesicherte Fussgängerquerungen, Radstreifen, Pfortner, Erhöhung des Durchfahrtswiderstands mit baulichen Massnahmen o. ä.

Bei der Projektierung und Umsetzung ist dem Ortsbild von Mühlethurnen Rechnung zu tragen. Erzielt werden soll eine Ortsdurchfahrt mit hoher Aufenthalts- und Lebensqualität, welche das dörfliche Leben fördert und den Zusammenhalt des Siedlungskörpers ermöglicht.

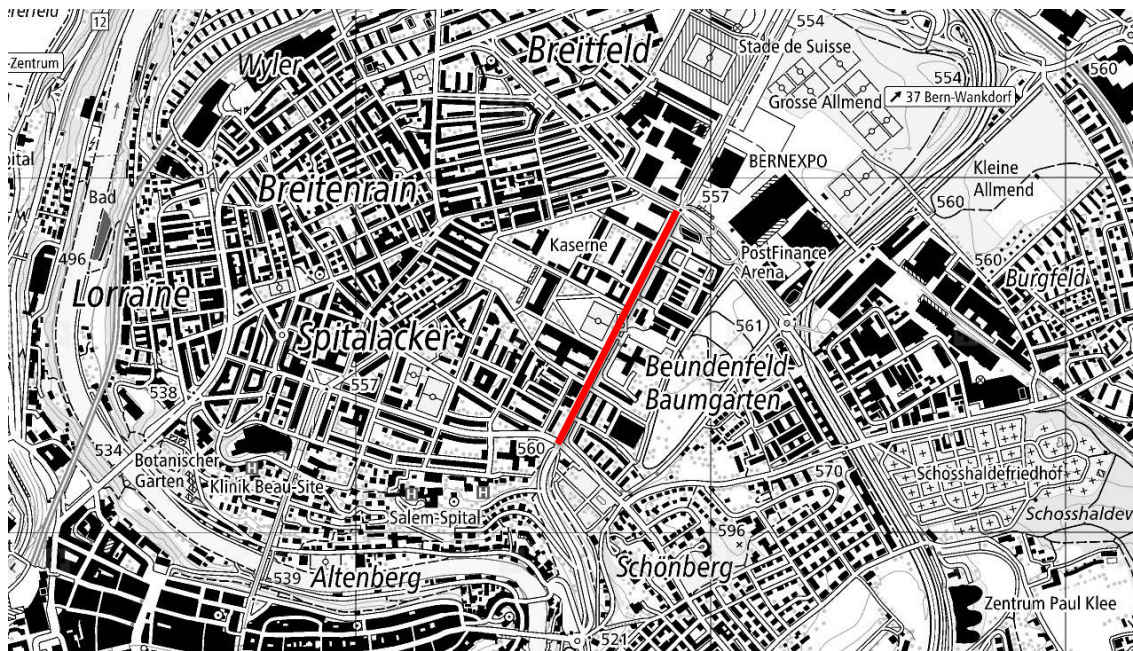
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Mühlethurnen	TBA-OIK II	Gemeinde Mühlethurnen; BERNMOBIL	Vororientierung	–	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (225 CHF/m2)	9'000 m2 (900 m)	2.0	–



4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Auf.5.10	–	–	–	Stadt Bern, ÖV-Spur Papiermühlestrasse

Kurzbeschreibung Die Papiermühlestrasse weist insgesamt einen Handlungsbedarf zur Aufwertung und Sanierung auf. Mit der Massnahme soll vor allem der Öffentliche Verkehr und Veloverkehr gestärkt werden. Um die Fahrplanstabilität der Busverbindungen zwischen Rosengarten, Guisanplatz und Wankdorfplatz auf der Papiermühlestrasse zu verbessern und den Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmenden auf der Achse insgesamt zu verbessern, ist die Realisierung von Busspuren bzw. kombinierte Bus-/Velospuren anzustreben. Das Trottoir wäre dazu hinter den Grünstreifen zu verlegen (Landerwerb). Im aktualisierten Richtplan ESP Wankdorf bestehen neu die Massnahmen ÖV-M4.4 «Linie 40: Entlastungskonzept auf dem Abschnitt Papiermühle – Guisanplatz» und ÖV M 4.6 «Kombinierte Bus-/Velospur im südlichen Bereich Papiermühlestrasse». Mit der ÖV-Spur auf der Papiermühlestrasse kann einem Teil der ESP-Massnahmen entsprochen werden.

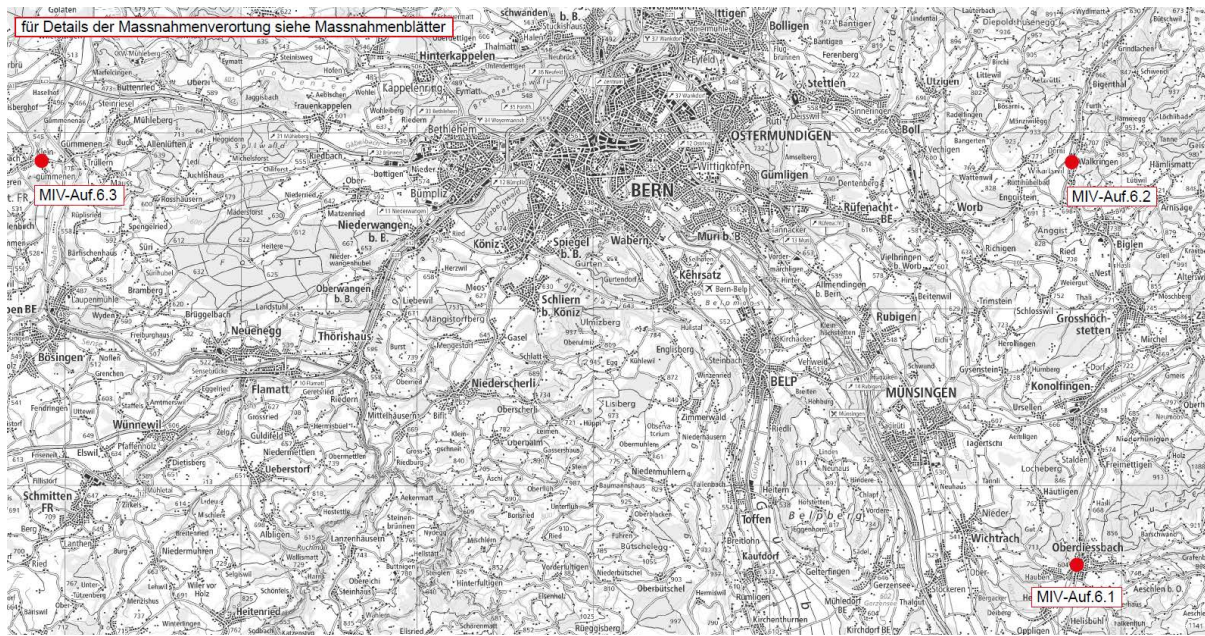
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Bern	Stadt Bern	RBS; RKBM; TAB-OIK II	Zwischenergebnis	–	Aufwertung Sicherheit Strassenraum (540 CHF/m2)	7'400 m2 (740 m)	4.0	Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG; Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG



Region Bern-Mittelland, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-Auf.6	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
siehe Teilmassnahmen		–	
		(Aufwertung/Sicherheit Strassenraum)	

Karte



<p>Beschreibung und Ziel der Massnahme</p> <p>Zielsetzung der Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausrichtung von Strassenabschnitten auf Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden - Erhöhung Sicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung der Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr 	<p>Machbarkeit</p> <p>Die Machbarkeit ist in den Teilmassnahmen nachzuweisen.</p>
<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Das Zukunftsbild sieht siedlungsverträgliche Strassenräume in den Zentren vor. Ein zentraler Faktor ist hierbei die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.</p> <p>Die Massnahmen tragen entsprechend der Vision der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 zu einer effizienten, nachhaltigen und vernetzten Mobilität für alle bei.</p> <p>Die Massnahmen tragen entsprechend der Teilstrategie Verkehr und Mobilität dazu bei, dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutrale bewältigt werden kann.</p>	<p>Nutzen</p> <p>Wirkungskriterium 3 – Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Das Massnahmenpaket ermöglicht eine Optimierung der bestehenden Strassen bezüglich der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.</p>
<p>Gesamtkosten (Mio. CHF)</p> <p>9.1</p>	

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40 % der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

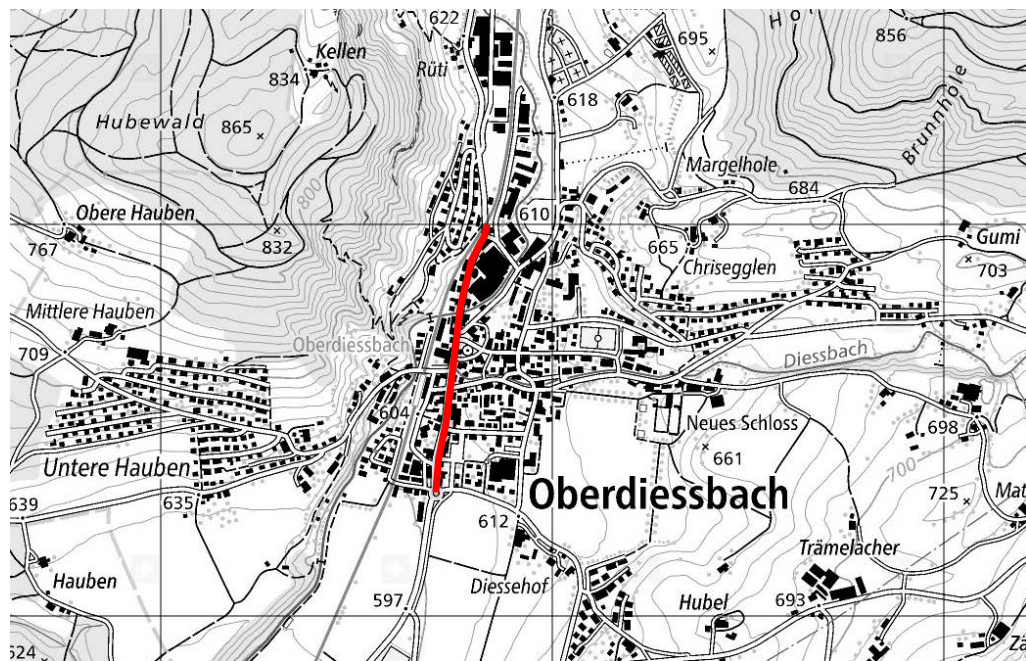
–

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Auf.6.1	MIV-O-12	–	–	Oberdiessbach, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse

Kurzbeschreibung

Um die Verkehrssicherheit auf der Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse) punktuell zu verbessern, müssen ortsspezifisch (je nach DTV, baulichen Gegebenheiten, Querbeziehungen, Nutzungen o. a.) die passenden Massnahmen aus dem «Massnahmenkatalog» des Kantons definiert werden. Hierzu gehören unter anderen: Kernfahrbahn mit optischer Verschmälerung der Fahrbahn, gesicherte Fussgängerquerungen, Radstreifen, Pförtner, Erhöhung des Durchfahrtswiderstands mit baulichen Massnahmen.

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
1	Projektierung			01.01.2024	31.12.2027	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Oberdiessbach	TBA-OIK II	Gemeinde Oberdiessbach; betroffene TU	Zwischenergebnis	–	4.4	–



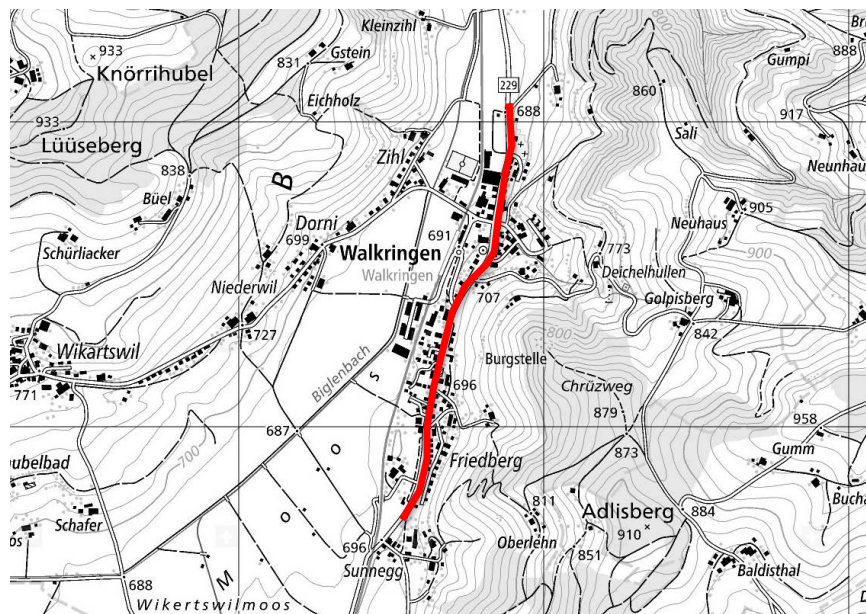
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Auf.6.2	MIV-O-13	-	-	Walkringen, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse

Kurzbeschreibung

Die Ortsdurchfahrt von Walkringen weist gemäss Standards Defizite in den Bereichen Langsamverkehr in Längsrichtung und quer sowie Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf. Mit Umsetzung der Massnahmen sollen diese Defizite behoben und dadurch die Verkehrssicherheit generell erhöht und die Trennwirkung der Strasse reduziert werden. Um die Verkehrssicherheit auf den Ortsdurchfahrten punktuell zu verbessern, müssen ortsspezifisch (je nach DTV, baulichen Gegebenheiten, Querbeziehungen, Nutzungen o .a.) die passenden Massnahmen aus dem «Massnahmenkatalog» des Kantons definiert zu werden. Hierzu gehören unter anderen: Kernfahrbahn mit optischer Verschmälerung der Fahrbahn, gesicherte Fussgängerquerungen (Überprüfung auch in Zusammenhang mit dem Schulwegenetz der Gemeinde), Radstreifen, Pförtner, Erhöhung des Durchfahrtswiderstands mit baulichen Massnahmen o. ä.

Von Seite der Gemeinde Walkringen besteht Koordinationsbedarf mit der Sanierung der alten Primärleitungen der Wasserversorgungen im Bereich der Kantonsstrasse.

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
1	Projektierung	01.01.2028	31.12.2031			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Walkringen	TBA-OIK II	Gemeinde Walkringen; betroffene TU	Vororientierung	-	1.7	-



RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Auf.6.3	–	–	–	Ferenbalm, Gümmenen, Ausbau BLS-Bahnbrücke Bernstrasse

Kurzbeschreibung

Ausgangslage: Die Durchfahrtshöhe der BLS-Bahnbrücke für Schwerverkehr ist zu gering (aktuell beschränkt auf 3.80 m), was zur Folge hat, dass Lastwagen teils Umwege über kleinere Strassen fahren, da diese Beschränkung in deren Navigationsgeräten eingezeichnet ist.

Ziel: Die Durchfahrtshöhe wird auf 4.00 Meter erhöht.

Massnahme: Die Höhe kann nur durch eine Absenkung der Strasse vergrössert werden. Durch die Absenkung müssen auch die Vorplätze der Liegenschaften und die Einmündung der Bahnhofstrasse angepasst werden. Zu beachten ist auch die grosse Stützmauer rechtsseitig (bergaufwärts) nach der Brücke.

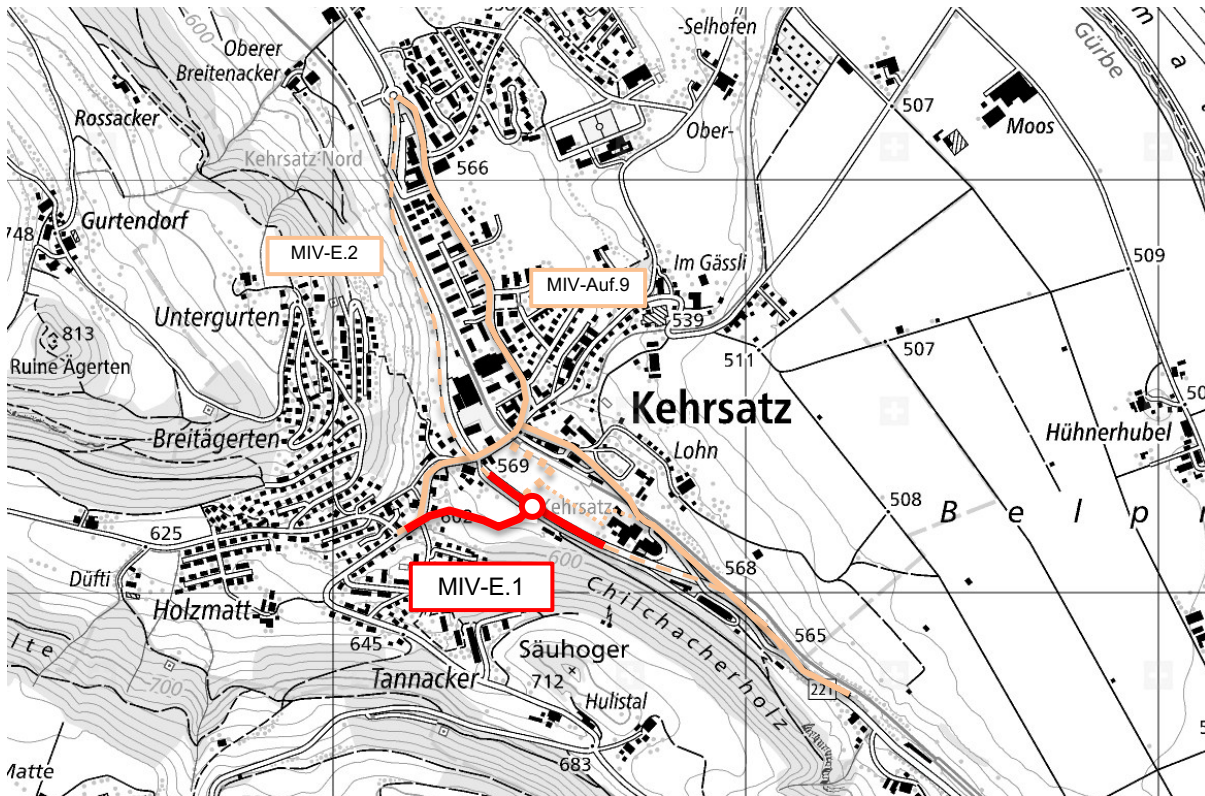
Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
1	Projektierung	01.01.2028	31.12.2031			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Ferenbalm	TBA-OIK II	Gemeinde Ferenbalm; betroffene TU	Zwischenergebnis	–	3.0	–



Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-E.1	0351.3.002	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
Teil von MIV-E-3	–	1 Kapazität Strasse	1.3 Erschliessungsstrasse

Karte:

**Beschreibung und Ziel der Massnahme**

Sowohl in Kehrsatz wie auch in Köniz sind regionale Vorranggebiete für Siedlungsentwicklung ausgeschieden. Diese Entwicklung erzeugt zusätzlichen Verkehr auf der Seftigenstrasse, so dass verkehrslenkende Massnahmen nötig sind. Hierzu gehören die Überarbeitung des Betriebskonzept der Seftigenstrasse und der Umfahrung Kehrsatz, sowie die Neukonzeption der Zimmerwaldstrasse und ihrer Anbindung an die Umfahrung Kehrsatz (MIV-E.2).

Im Rahmen des Projektes «Kehrsatz Mitte» wird die Zimmerwaldstrasse verlegt und im Bereich des zukünftigen Wohn- und Arbeitsareals Bahnhofmatte direkt an die Umfahrung angeschlossen. Als weitere Massnahme ist die Aufwertung des innerörtlichen Verkehrsnetzes vorgesehen (MIV-Auf.9).

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde im Rahmen der Korridorstudie Belp–Gürbetal (2015) nachgewiesen. Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt. Ein paralleles Projekt bearbeitet das Verkehrsmanagement für die Strecke Bern-Belp (BM.NM-VM.2.1). Die Resultate werden im BGK berücksichtigt.

Zweckmässigkeit

Mit der optimalen Erschliessung der Vorranggebiete kann ein Beitrag zur Eindämmung der Zersiedelung erreicht werden.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.4 – Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung:

Mit der Massnahme wird das Ortszentrum von Kehrsatz vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Stautendenz durch den 15'-Takt der S-Bahn wird verringert. Auch das Siedlungsentwicklungsgebiet Bahnhofmatte kann durch den neuen Knoten direkt über die Umfahrung erschlossen werden.

Planungsstand

1 - Machbarkeitsstudie vorliegend

Bau- und Finanzierungsreife

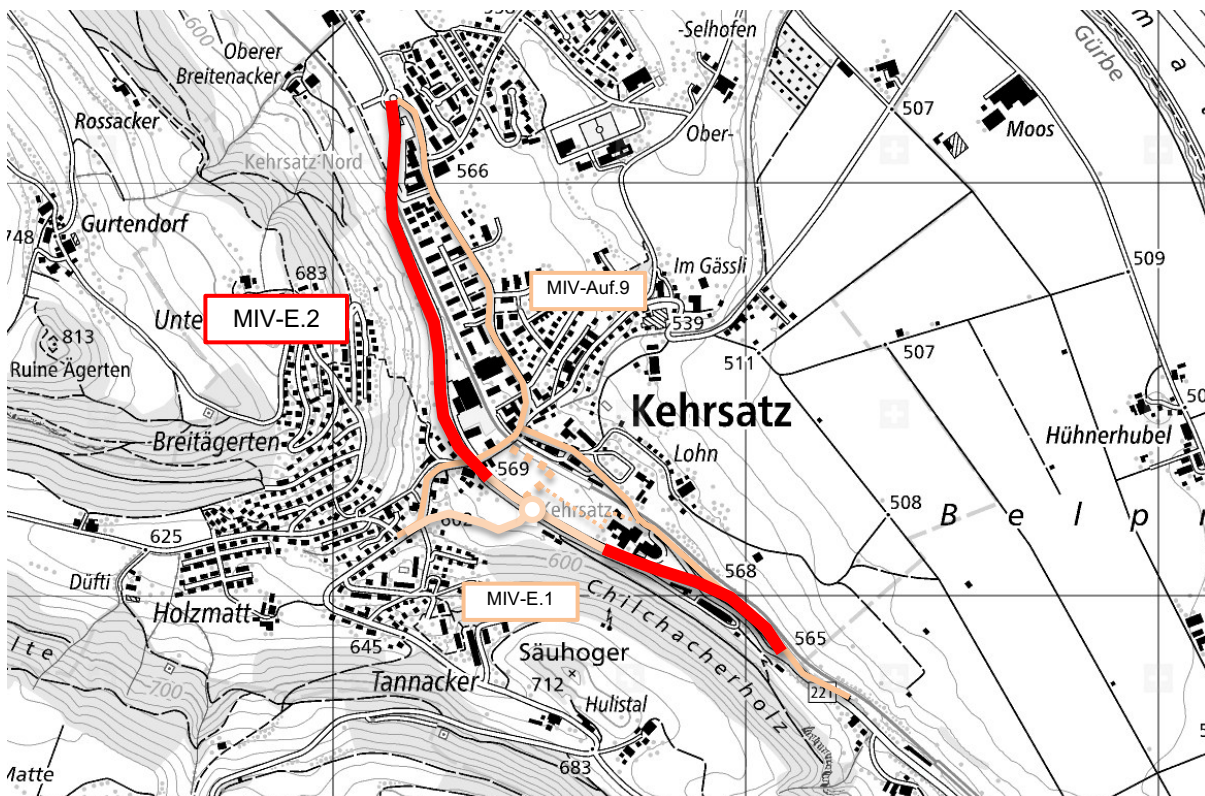
1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn 01.01.2026	Voraussichtliche Inbetriebnahme 31.12.2028
Federführung TBA-OIK II	Weitere Beteiligte Gemeinde Kehrsatz; betroffene TU
Kosten (Mio. CHF) 7.0	Antrag Kantonsbeitrag –
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
– Bund: voraussichtlich 30–40 %	
– Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Ausserhalb AP-Perimeter:	
– Kanton: ggf. 40 % der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
- Kehrsatz, Umgestaltung innerörtliches Verkehrsnetz (BM.MIV-Auf.9)	
- Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung (BM.MIV-E.2)	
- Verkehrsmanagement Belp (BM.NM-VM.2.1)	
Umweltverträglichkeit	
–	
Quantitative Angaben, Dokumente	
- Korridorstudie Gürbetal, Fertigstellung 2015	
- Machbarkeitsstudie Anbindung Zimmerwaldstrasse / Umfahrung, Gruner AG, 2015	

Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-E.2	0351.3.002	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-E-3	–	1 Kapazität Strasse	1.3 Erschliessungsstrasse

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Mit der Neuanbindung der Zimmerwaldstrasse (BM.MIV-E.1) und der vermehrten Nutzung von E-Bikes im Pendelverkehr ändern sich die Ansprüche an die Umfahrungstrasse Kehrsatz. Die Strasse soll gemäss diesen neuen Anforderungen umgestaltet werden. Mit der Öffnung der Umfahrung Kehrsatz für den Veloverkehr wird eine Lücke in der Verbindung Belp/Gürbetal–Bern/Köniz geschlossen.

Sowohl in Kehrsatz wie auch in Köniz sind regionale Vorranggebiete Siedlungsentwicklung ausgeschieden. Diese Entwicklung erzeugt zusätzlichen Verkehr auf der Seftigenstrasse, so dass verkehrslenkende Massnahmen nötig sind. Hierzu gehören die Überarbeitung des Betriebskonzeptes der Seftigenstrasse und der Umfahrung Kehrsatz (MIV-E.2), die Neukonzeption der Zimmerwaldstrasse und ihrer Anbindung an die Umfahrung Kehrsatz (MIV-E.1) sowie eine Aufwertung des innerörtlichen Verkehrsnetzes (MIV-Auf.9).

Die Umfahrung wird zu einer Mischverkehrstrasse umgestaltet. Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes erarbeitet. Parallel läuft ein Projekt VM über die ganze Strecke Bern-Belp (0351.3.132), das im BGK mit berücksichtigt wird.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde im Rahmen der Korridorstudie Belp–Gürbetal (2015) nachgewiesen. Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt. Ein paralleles Projekt bearbeitet das Verkehrsmanagement für die Strecke Bern-Belp. Die Resultate werden im BGK berücksichtigt.

Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild sieht siedlungsverträgliche Strassenräume in den Zentren vor. Damit Siedlungsentwicklung am richtigen Ort gestärkt und die Qualität in den Siedlungszentren erhöht werden kann, sind Verlegungen oder Neubauten von Strassenabschnitten notwendig.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.4 – Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung:

Umfahrungs- und Erschliessungsstrassen ermöglichen in erster Linie einen siedlungsverträglichen Verkehrsablauf innerhalb der Ortschaften. Jene Strassen dienen dabei auch der direkten und schnellen Vernetzung von Gemeinden und Siedlungsgebieten, da sie geringere Widerstände aufweisen als Strassen, die durch das Siedlungsgebiet führen.

Mit der Etablierung der E-Bikes gewinnen Umfahrungsstrasse zunehmend an Attraktivität für Velofahrende, um schneller im Verkehr voran zu kommen. Um den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden, sind daher Neukonzeptionen bestehender Umfahrungs-/ Erschliessungsstrassen notwendig.

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2028

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2031

Federführung

TBA-OIK II

Weitere Beteiligte

Gemeinde Kehrsatz; betroffene TU

Kosten (Mio. CHF)

4.0

Antrag Kantonsbeitrag

–

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40 % der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Kehrsatz, Umgestaltung innerörtliches Verkehrsnetz (BM.MIV-Auf.9)
- Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse (BM.MIV-E.1)

Umweltverträglichkeit

–

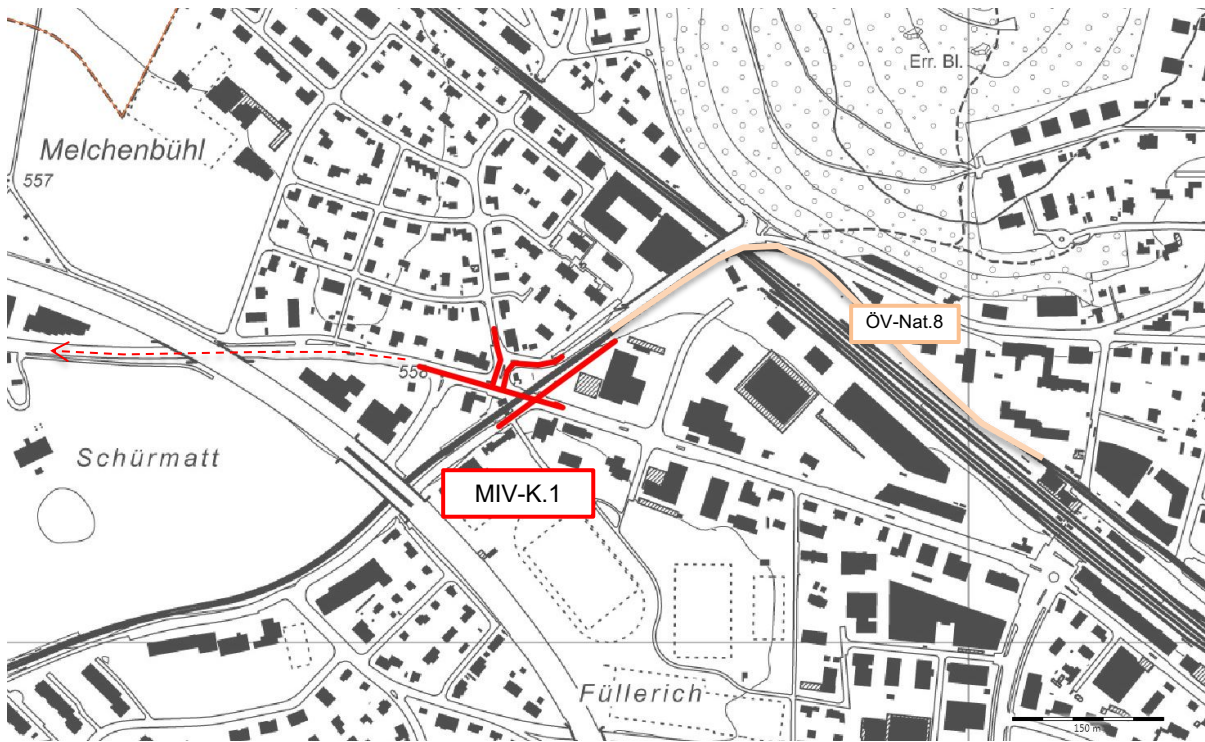
Quantitative Angaben, Dokumente

- Korridorstudie Gürbetal, Fertigstellung 2015
 - Machbarkeitsstudie Anbindung Zimmerwaldstrasse / Umfahrung, Gruner AG, 2015
-

Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-K.1	0351.3.005	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-K-2	–	1 Kapazität Strasse	1.2 Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Verkehrsbelastung auf der Worbstrasse steigt künftig weiter an. Mit der Verdichtung des Fahrplans der Tramlinie Nr. 6 bis Gümligen auf einen 7.5-Minuten-Takt verlängern sich die Schliesszeiten des Bahnübergangs Melchenbühlplatz. Zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit sind Ausbauten der Strasseninfrastruktur und verkehrslenkende Massnahmen erforderlich. Die Massnahmen sind auch mit dem regionalen Strassennetz abzustimmen (siehe BM.MIV-Ü.1.2).

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben. Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt. Hierbei ist ein Betrachtungsperimeter zu wählen, welcher bis ins Egghölzli reicht, um auch auf der Worbstrasse die Sicherheit für den Veloverkehr zu erhöhen.

Zweckmässigkeit

Die Massnahme trägt gemäss Zukunftsbild und Teilstrategien zu einem leistungsfähigen Netz für den MIV und ÖV sowie einem siedlungsverträglichen Strassennetz bei.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.4 – Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung:
Der Ausbau verbessert die Qualität der Erschliessung durch den motorisierten Verkehr, unter Berücksichtigung der Anforderungen des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs. Durch einen verbesserten Verkehrsfluss kann der Entstehung von nachgelagerten Effekte (Stau, Unfälle) entgegengewirkt werden.

Planungsstand

2

Bau- und Finanzierungsreife

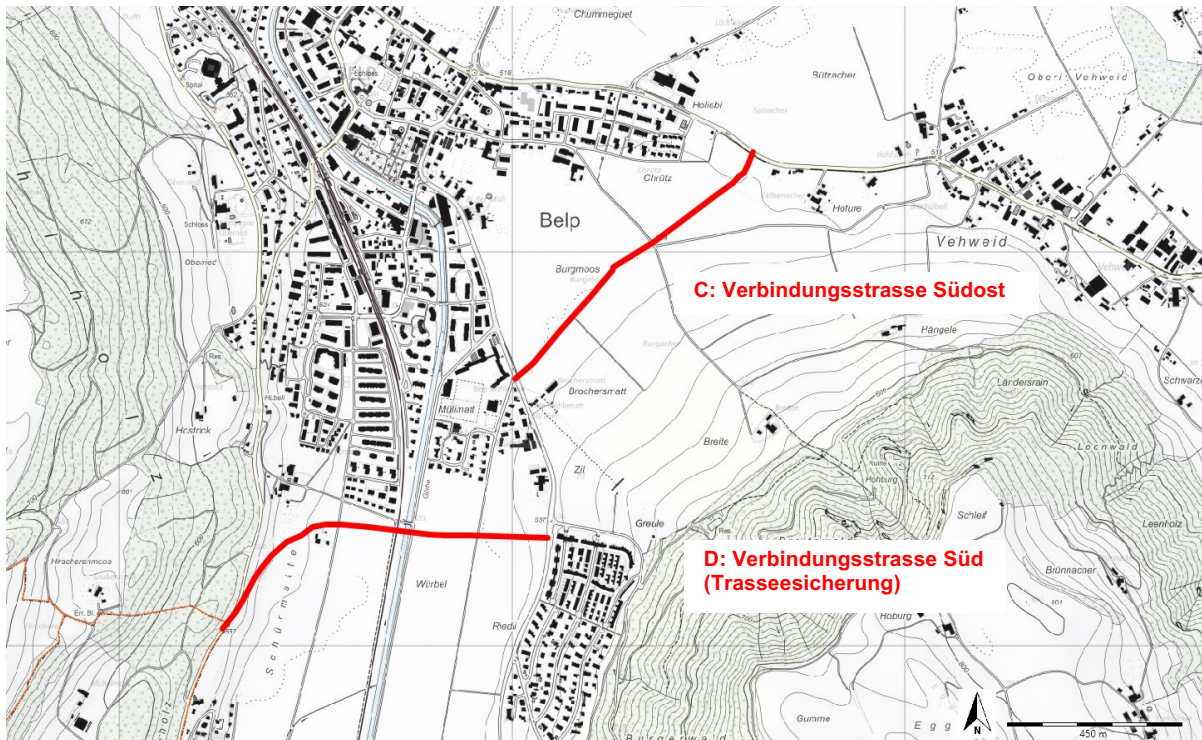
2 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn 01.01.2027	Voraussichtliche Inbetriebnahme 31.12.2029
Federführung TBA-OIK II	Weitere Beteiligte Gemeinde Muri bei Bern; RBS; TBA-DLZ; BERNMOBIL
Kosten (Mio. CHF) 12.0	Antrag Kantonsbeitrag –
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
– Bund: voraussichtlich 30–40 %	
– Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenstand	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
– Koordination mit Taktverdichtung Linie 6 (ÖV-Reg-8e/8f Muri, Doppelspurausbau Tram 6; 0351.3.051 [BM.ÖV-Nat.8]/0351.3.052) und Verkehrsmanagement Muri–Bern Südost (BM.NM-VM.2)	
– Region Bern-Mittelland, Studie Überprüfung Basisstrassennetz (BM.MIV-Ü.1.2)	
Umweltverträglichkeit	
–	
Quantitative Angaben, Dokumente	
–	

Belp, Umfahrung Südost

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-K.2	–	4. Generation	C-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-K-7	–	1 Kapazität Strasse	1.2 Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Das Strassennetz im Raum Belp ist stark belastet und weist in den Spitzenzeiten zunehmend Kapazitätsengpässe auf. Mit der 2015 realisierten neuen Erschliessungsstrasse des Flughafens Belp, die zusätzlich am Kreisellinde anschliesst, nimmt die Problematik weiter zu. Mit einer neuen Verbindungsstrasse Südost sollen der Lindenkreisel und das Ortszentrum von Belp entlastet werden. Um die Wirksamkeit zu verstärken und ungewünschte negative Einflüsse wie Mehrverkehr oder neu entstehende Sicherheitsdefizite einzudämmen, sind flankierende Massnahmen in Toffen und entlang der Hargarten- und der Heiternstrasse vorgesehen. Die neue Verbindungsstrasse Südost (Variante C) dient zudem zur Erschliessung des Vorranggebiets der regionalen Siedlungserweiterung Belp.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde im Rahmen der Korridorstudie Belp–Gürbetal (Zusatzabklärungen) 2015 nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Mit der optimalen Erschliessung der Vorranggebiete kann ein Beitrag zur Eindämmung der Zersiedelung erreicht werden. Indem der Transitverkehr aus dem Zentrum geleitet wird, kann eine deutliche Verbesserung der Verträglichkeit im Zentrum erzielt werden.

Um die Entlastungswirkung der Verbindungsstrasse Südost zu verstärken, bestehen Planungsüberlegungen für eine zusätzliche Verbindungsstrasse Süd durch die Talebene des Gürbetals (Variante D). Damit kann bei Bedarf eine Reduktion der durch die Verbindungsstrasse Südost verursachten Mehrbelastung erreicht werden. Weitere Schritte zur Umsetzung der Verbindungsstrasse durch die Gürbetalebene können aber gemäss der Korridorstudie Belp–Gürbetal (2014) erst 5 bis 10 Jahre nach Umsetzung der Verbindungsstrasse Südost beschlossen werden, wenn deren Auswirkungen bekannt sind.

 Nutzen

Wirkungskriterium 1.4 – Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung:

Mit der Massnahme wird der Transitverkehr umgeleitet und das Zentrum von Belp deutlich entlastet. Hinsichtlich der Verkehrsqualität werden sowohl für den ÖV als auch für den MIV entscheidende Verbesserungen erzielt. Besonders vorteilhaft ist die Verbindungsstrasse auf die zusätzliche Möglichkeit der Siedlungserweiterung (Vorranggebiete). Es ergeben sich zudem Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. Die Verkehrssicherheit wird innerhalb von Belp und teilweise auch ausserhalb durch die flankierenden Massnahmen verbessert.

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Studie

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2032

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2035

Federführung

TBA-OIK II

Weitere Beteiligte

Gemeinde Belp; Gemeinde Toffen; betroffene TU

Kosten (Mio. CHF)

30.0 – 40.0

Antrag Kantonsbeitrag

–

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
 - Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Vororientierung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Belp, Optimierung Kreisel Linde/Busspur + Dosierung (0351.3.007)
 - Ausbau Autobahnanschluss Rubigen
 - Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung (S-4)
 - Belp, Studie Verkehrsmanagement Belp (BM.NM-VM.2.1)
-

Umweltverträglichkeit

Innerhalb des besiedelten Gebiets kann durch die Massnahme eine Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffemissionen resultieren.

Im Gegenzug werden ca. 15'000 m² Fruchtfolgefleichen durch den Ausbau betroffen.

Quantitative Angaben, Dokumente

- Korridorstudie Belp–Gürbetal, inkl. Zusatzabklärungen, RKBM 2014
-

Kiesen, Kapazitätserweiterung Emmentakreisel

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-K.3	–	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-K-6	–	1 Kapazität Strasse	1.2 Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit, der Stabilisierung des Verkehrsablaufs bei MIV und ÖV und um ein Ausweichen des Verkehrs vom übergeordneten auf das übrige Strassennetz (v. a. in Wohngebieten) zu vermeiden, sind auf überlasteten Strassen punktuelle Massnahmen zur Kapazitätserweiterung geplant. In der Gemeinde Kiesen genügt der Emmentakreisel den längerfristig erwarteten Verkehrsmengen nicht.

Mit der Umgestaltung des Knotens wird die Kapazität erhöht und die Funktionsfähigkeit der Kreuzung unter Berücksichtigung der Standards Kantonsstrassen erhalten.

Mögliche Massnahmen: Eine grössere Verkehrslast kann mit einer "Bypass"-Spur bewältigt werden.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Projektierung nachzuweisen.

Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild sieht siedlungsverträgliche Strassenräume in den Zentren vor. Punktuell sind hierfür notwendige Kapazitätsausbauten zulässig, sofern diese nicht einen Mehrverkehr auf den angrenzenden Strecken begünstigen.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.4 – Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung:

Der Ausbau verbessert die Qualität der Erschliessung durch den motorisierten Verkehr, unter Berücksichtigung der Anforderungen des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs. Durch einen verbesserten Verkehrsfluss kann der Entstehung von nachgelagerten Effekte (Stau, Unfälle) entgegengewirkt werden.

Planungsstand	
1	
Bau- und Finanzierungsreife	
1 – Projektierung	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2028	31.12.2031
Federführung	Weitere Beteiligte
TBA-OIK II	Gemeinde Kiesen; Gemeinde Oppligen; Bernmobil
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
1.5	–
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
– Bund: voraussichtlich 30–40 %	
– Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
-	
Umweltverträglichkeit	
-	
Quantitative Angaben, Dokumente	
-	

Region Bern-Mittelland, Studien MIV

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-Ü.1	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
–		–	
Beschreibung und Ziel der Massnahme		Machbarkeit	
<p>Mit den Studien sollen Grundlagen für eine Verbesserung der Siedlungsentwicklung nach innen resp. zur Erhöhung der Verträglichkeit des Verkehrs in den Siedlungsräumen erarbeitet werden. An Strassen des HLS oder HVS bedarf es u. a. Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emission sowie Reduktion der Lärmimmission.</p>		<p>In der Finanzplanung der Region (RKBM) ist das Budget für die Studien reserviert. Die Machbarkeit ist in den einzelnen Studien nachzuweisen.</p>	
Zweckmässigkeit		Nutzen	
<p>Für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Bewältigung des prognostizierten Mobilitätswachstums ist die Bearbeitung von massgebenden Studien und Konzepten vorgesehen. Daraus resultierende Ergebnisse können die Grundlage bilden für Massnahmen der nächsten Generationen der Agglomerationsprogramme.</p> <p>Die Massnahmen tragen entsprechend der Vision der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 zu einer effizienten, nachhaltigen und vernetzten Mobilität für alle bei.</p> <p>Die Massnahmen tragen entsprechend der Teilstrategie Verkehr und Mobilität dazu bei, dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann.</p>		<p>Wirkungskriterium 1.1 – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Mit den Studien sollen Grundlagen zur Weiterentwicklung der Siedlungsentwicklung nach innen und Erhöhung der Wohn- und Arbeitsqualität in den Siedlungsräumen geschaffen werden.</p>	
Gesamtkosten (Mio. CHF)			
0.9			
Finanzierungsschlüssel			
<p>Massnahmen werden nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) mitfinanziert. Finanzierung erfolgt durch den Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.</p>			
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen			
–			
Umweltverträglichkeit			
–			
Quantitative Angaben, Dokumente			
–			

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Ü.1.1	–	–	–	Region Bern-Mittelland, Studie Potenziale Überdeckung Autobahnen

Kurzbeschreibung

Siedlungsentwicklung findet insbesondere dort statt, wo die verkehrliche Erschliessung gewährleistet ist. Hierbei können an manchen Orten Konflikte mit dem Strassenverkehr entstehen, z.B. in Form von Lärm; dies insbesondere in der Nähe von Autobahnen. In einigen Gemeinden in der Region Bern-Mittelland besteht daher das Bedürfnis nach einer flächigen Aufwertung entlang von Autobahnen, damit die Siedlungsqualität zunehmen kann. Hierzu zählen u.a. die Gemeinden Moosseedorf, Münsingen und Köniz (Liste nicht abschliessend). In einer Potentialanalyse soll ermittelt werden, welche Autobahnabschnitte innerhalb der RKBM sich zur Überdeckung eignen. Dies unter den Aspekten der Siedlungsentwicklung nach innen, Reduktion Trennwirkung von Strassen, der Reduktion Lärm und Schadstoffreduzierung in bewohntem Gebiet sowie der wirtschaftlichen Verträglichkeit. In der ersten Phase müssen die Kriterien/Vorgaben gemeinsam mit dem ASTRA in einer Studie erarbeitet werden. Im zweiten Schritt müssen die Autobahnabschnitte geprüft werden, ob sie diesen Kriterien entsprechen.

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
Studie	-			01.01.2024	31.12.2027	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
RKBM	RKBM	Gemeinden; ASTRA	Vororientierung	–	0.3	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.MIV-Ü.1.2	–	–	–	Region Bern-Mittelland, Studie Überprüfung Basisstrassennetz

Kurzbeschreibung

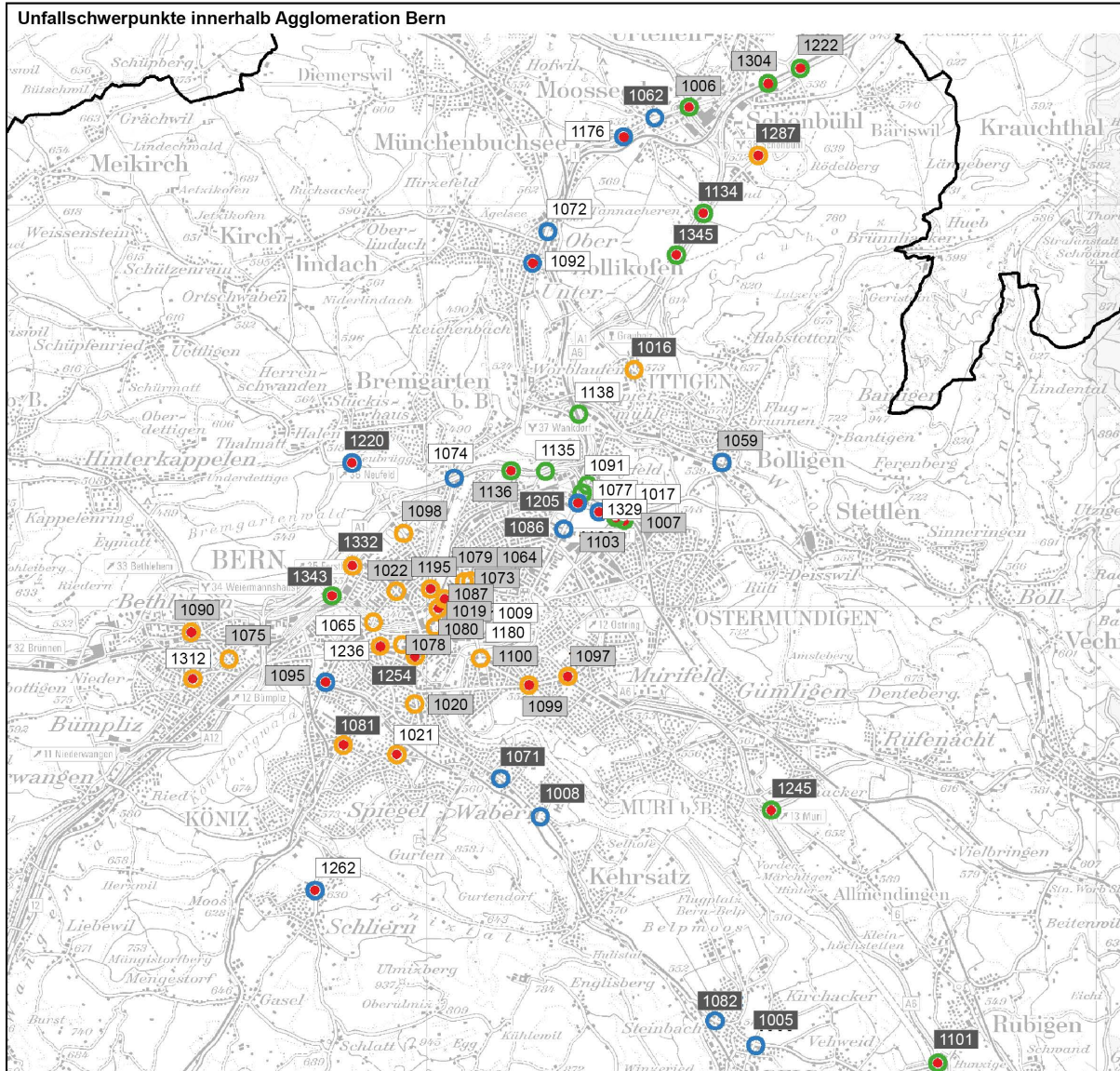
Das regionale MIV-Basisnetz besteht aus dem Nationalstrassen, Kantonsstrassen der Kategorie A, B und C sowie wichtigen Gemeindestrassen. Ziel ist ein attraktives, logisches und leistungsfähiges sowie umwelt- und siedlungsverträgliches Netz mit hoher Erschliessungsfunktion. Die RKBM hat die vorliegende Version mit dem 2017 aktualisierten Strassennetzplan 2014–2029 (SNP) des Kantons abgestimmt. Das Basisnetz soll bis spätestens zum RGSK 2025 / Agglomerationsprogramm 5. Generation auf verschiedenen Abschnitten überprüft werden, da weitere Planungsgrundlagen vorliegen wie auch das Netz in der Region ausgebaut wurde.

Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Studie			–		01.01.2024	31.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
RKBM	RKBM	Gemeinden; TBA-OIK	Vororientierung	–	0.3	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
BM.MIV-Ü.1.3	–	–	–	Region Bern-Mittelland, Studie Verkehrsberuhigte Zonen		
Kurzbeschreibung						
Mit Tempo-30-Zonen sollen die Wohnquartiere aufgewertet und vom Durchgangsverkehr befreit werden. Mit der Einführung der blauen Zonen wird weiter verhindert, dass in den Quartieren «fremdparkiert» wird. Dazu hat die RKBM 2011 die Tempo-30-Zonen erfasst. Dieses Register muss nun überprüft und aktualisiert werden. Weiter braucht es eine Strategieentwicklung zur Harmonisierung der kommunalen Planungen in der Region und zur flächendeckenden Einführung der Tempo-30-Zonen in den Quartieren der Kernagglomeration und in den Regionalzentren.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Studie			Studie		01.01.2024	31.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
RKBM	RKBM	Gemeinden	Vororientierung	–	0.3	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG

Region Bern-Mittelland, Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.MIV-Ü.2	0351.3.031	–	Eigene Leistung (Daueraufgabe)
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-S-2	–	–	



Legende

Grenze Region	Unfallschwerpunkt	Meilenstein Sanierung USP (Stand 08.2019)
	mit Priorität (Red circle)	1089 identifiziert / analysiert
	ohne Priorität (Green circle)	1099 Massnahmenvorschäge / projiziert
	Nationalstrasse (Red circle with blue border)	1101 in Ausführung / umgesetzt
	Kantonsstrasse (Blue circle)	
	Gemeindestrasse (Orange circle)	

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern; Tiefbaumat 04.06.2019

Agglomeration Bern: Ausgewertet wurden die Unfälle der Agglomeration Bern, welche sich innerhalb des Perimeters der RKB befinden. Die Gemeinden Schüpfen, Hindelbank und Uttigen werden über die RGSK Biel-Seeland, Emmental und Thun-Oberland West bearbeitet. Ebenfalls nicht berücksichtigt wurden die drei ausserkantonalen Gemeinden Wünnewil-Flamatt, Böisingen und Schmittlen.

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Durch die Suche und systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten (USP) wird die Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen lokal verbessert.

Definition eines Unfallschwerpunkts (USP)

Gemäss VSS SNR 641 724 «Strassenverkehrssicherheit – Unfallschwerpunkt-Management» ist ein Unfallschwerpunkt eine Stelle im Strassennetz, an der die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, nach

Unfallsschwerekategorie gewichtet (Berechnungswert), in einem bestimmten Perimeter und innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert erreicht oder überschreitet. Die Unfallsschwerekategorie beschreibt die jeweils schwerste Folge eines Unfalls und wird folgendermassen gewichtet:

Unfall mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person ($U_{(G+SV)}$) = Gewicht 2
 Unfall mit mindestens einer leichtverletzten Person ($U_{(LV)}$) = Gewicht 1

Die Perimeter und Grenzwerte sind wie folgt festgesetzt:

Strasstyp und Ortslage	Suchperimeter ¹	Berechnungswert	Grenzwert (3 Jahre)
Autobahn und -strasse	125 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$	≥ 8
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen ausserorts	75 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$	≥ 5
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen innerorts	25 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$	≥ 5

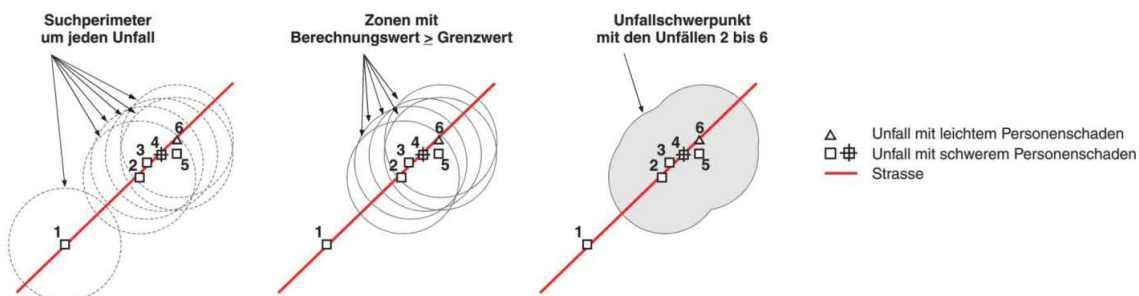


Abbildung: Abgrenzung eines Unfallschwerpunkts (Quelle: VSS SNR 641 724)

Vorgehen

Unfallschwerpunkte ohne Berührungspunkte mit anderen Massnahmen werden mittels dem Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management (BSM) saniert (Quelle VSS SN 641 724):

- **Suche:** Grundgedanke des BSM ist die begründete Annahme, dass durch das Beheben der lokalen Sicherheitsdefizite in der Strasseninfrastruktur (Sanierung eines Unfallschwerpunkts) das Auftreten zukünftiger Unfälle und/oder die Schwere dieser Unfälle reduziert werden kann. Dafür werden Stellen im Strassennetz identifiziert, welche wiederholt Häufungen von Unfällen aufweisen. Unfallschwerpunkte werden anhand von Grenzwerten bestimmt. Die detaillierte Bearbeitung aller identifizierten Unfallschwerpunkte ist aus Budget- und Zeitgründen häufig nicht realistisch. Unfallschwerpunkte werden deshalb entsprechend einer Prioritätenreihung abgearbeitet.
- **Analyse:** Zu bearbeitende Unfallschwerpunkte werden bezüglich sicherheitskritischer Umstände im Detail analysiert. Mit der Analyse des Unfallgeschehens und der Analyse der Situation werden diejenigen Infrastrukturdefizite identifiziert, welche massgeblich zur Entstehen und/oder den schweren Folgen der Unfälle beigetragen haben.
- **Sanierung:** Aus der Analyse und der Gegenüberstellung mit den Normen können potenzielle Massnahmen verkehrstechnischer oder baulicher Art abgeleitet werden. Daraus wird ein Sanierungskonzept erstellt und umgesetzt.
- **Kontrolle:** Das BSM wird durch eine Umsetzungs- sowie einer Wirkungskontrolle der Massnahmen vervollständigt, um eine zeitnahe Sanierung der Unfallschwerpunkte sowie eine Qualitätskontrolle bei allen Arbeitsschritten zu gewährleisten.

Fällt ein Unfallschwerpunkt auf einen Strassenabschnitt, auf welchem bereits eine anderweitige Massnahme (Strassenprojekt wie Sanierung, Umgestaltung etc.) geplant ist, so ist der Unfallschwerpunkt im Rahmen der Umsetzung dieser Massnahme zu sanieren. Auf diese Massnahme kann anstelle der Meilensteine direkt in der Tabelle unten hingewiesen werden.

Stand USP: Berücksichtigt ist das Unfallgeschehen bis und mit des Jahres 2018.

Region: BM = Bern-Mittelland

Agglomeration: Be = Bern; üG = übriges Gebiet

Zuständig für die Analyse und Sanierung ist der Strasseneigentümer:

B = Bund (ASTRA); K = Kanton (zuständiger TBA-OIK), G = Gemeinde

Meilensteine (Status)

Die VSS SN 641 724 versteht das BSM als Management-Instrument, das einen Unfallschwerpunkt von seiner Identifizierung bis zur erwiesenen erfolgreichen Sanierung begleitet. Dementsprechend ist der Fortschritt der Sanierung eines Unfallschwerpunkts (USP) von zentraler Bedeutung und wird durch folgende Meilensteine beschrieben:

Meilenstein	Beschreibung / Bedeutung
Identifiziert	Der USP wurde durch die Unfallschwerpunktsuche gefunden und mittels Überprüfung als Unfallschwerpunkt bestätigt.

¹ Der Suchperimeter entspricht einem Kreisradius um einen einzelnen Unfall.

Analysiert	Das Unfallgeschehen und die Situation am USP wurden analysiert und massgebende Infrastrukturdefizite sind identifiziert.
Massnahmenvorschlag	Mögliche Massnahmen zur Behebung oder Verbesserung der massgebenden Infrastrukturdefizite des USP sind ausgearbeitet.
Projektierung	Die Projektierung zur Umsetzung ausgewählter Massnahmen ist abgeschlossen.
Ausführung	Das Projekt ist ausgeführt.
In Wirkungskontrolle	Jährlich bis zum dritten Jahr nach der Massnahmenausführung findet eine Wirkungskontrolle durch Auswertung der Unfallzahlen statt.
Erfolgreich saniert	Erfolgreich sanierte USP werden aus dem BSM entlassen. Fällt die Wirkungskontrolle negativ aus, werden die betroffenen USP einer Nachsanierung unterzogen.

Stand Meilensteine

Unfallschwerpunktnummer	Bezeichnung / Lokalität	Region	Agglomeration	Gemeinde	Zuständiger Strasseneigentümer	Berechnungswert ²	Anz. Grenzwertüberschreitungen ³	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts							
									Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert	
1006	Schönbühl, Autobahnausfahrt Richtung Biel, Bernstrasse	BM	Be	Moosseedorf	B	9	5	Ja	X	X	X	X				
1007	Bern, Bolligenstrassen - Schermenweg	BM	Be	Bern	B	7	3	Ja	Umbau Anschluss Wankdorf (BUGAW)							
1017	Bern, Schermenweg Auffahrt A6	BM	Be	Bern	B	0	0	Nein	Umbau Anschluss Wankdorf (BUGAW)							
1077	Bern, Papiermühlestrasse - Stauffacherstrasse	BM	Be	Bern	B	1	0	Nein	X							
1091	Bern, Papiermühlestrasse - Wölfistrasse	BM	Be	Bern	B	2	0	Nein	X							
1101	Rubigen, Autobahnausfahrt West-Knoten	BM	Be	Rubigen	B	10	5	Ja	X	X	X	X	X	X		
1103	Bern, Autobahnausfahrt Wankdorf - Schermenweg	BM	Be	Bern	B	14	5	Ja	X	X	X	X				
1134	Moosseedorf, Autobahn A1 Grauholz - Schönbühl	BM	Be	Moosseedorf	B	26	5	Ja	X	X	X	X	X			
1135	Bern, Autobahn A1 Wankdorf	BM	Be	Bern	B	9	1	Nein	X							
1136	Bern, Autobahn A1 Wylerholz	BM	Be	Bern	B	9	5	Ja	X	X	X					
1138	Ittigen, Autobahn A1 Wankdorf - Grauholz	BM	Be	Ittigen	B	3	1	Nein	X							
1222	Mattstetten, Autobahn A1 Schürguet	BM	Be	Mattstetten	B	15	5	Ja	X	X	X	X				
1245	Muri bei Bern, Kreuzung Thunstrasse T 10	BM	Be	Muri bei Bern	B	2	3	Ja	X	X	X	X	X	X		
1304	Urtenen-Schönbühl, Autobahn A1 Dornacher	BM	Be	Urtenen-Schönbühl	B	10	4	Ja	X	X	X	X				
1343	Bern, Murtenstrasse - Bremgartenstrasse (Forsthaus)	BM	Be	Bern	B	12	5	Ja	X	X	X	X	X	X		
1345	Bolligen, A1 Wildüberführung Grauholz	BM	Be	Bolligen	B	10	4	Ja	X	X	X	X	X			
1009	Bern, Kornhausbrücke	BM	Be	Bern	G	5	3	Ja	X	X						
1016	Ittigen, Grauholzstrasse - Längfeldstrasse	BM	Be	Ittigen	G	6	1	Nein	X	X	X	X	X			
1019	Bern, Bollwerk - Speichergasse	BM	Be	Bern	G	6	3	Ja	Zukunft Bahnhof Bern, Baustein 3b (351.3.159)							

² Berechnungswert im Auswertzeitraum 2016–2018.

³ Anzahl Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertzeiträumen (von 2011–2013 bis 2016–2018). Prioritär zu behandeln sind die Unfallschwerpunkte mit drei oder mehr Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertzeiträumen.

1020	Bern, Monbijoustrasse - Sulgenauweg	BM	Be	Bern	G	1	1	Nein	X	X	X	X			
1021	Bern, Kirchstrasse - Morillonstrasse	BM	Be	Köniz	G	4	3	Ja	BM.LV-Ü.16						
1022	Bern, Länggassstrasse - Bühstrasse	BM	Be	Bern	G	2	0	Nein	BM.ÖV-Tram.5						
1064	Bern, Viktoriaplatz	BM	Be	Bern	G	4	4	Ja	Viktoriaplatz / Dr Nöi Breitsch (351.2.066)						
1065	Bern, Bühstrasse - Stadtbachstrasse	BM	Be	Bern	G	0	0	Nein	BM.LV-Ü.21.8						
1073	Bern, Nordring - Viktoriarain	BM	Be	Bern	G	0	0	Nein	X	X	X	X			
1075	Bern, Bethlehemstrasse - Stöckackerstrasse	BM	Be	Bern	G	0	0	Nein	X	X	X				
1078	Bern, Effingerstrasse - Belpstrasse	BM	Be	Bern	G	4	0	Nein	BM.LV-Ü.21.4						
1079	Bern, Viktoriarain - Wytenbachstrasse	BM	Be	Bern	G	3	0	Nein	X	X	X	X			
1080	Bern, Bahnhofplatz	BM	Be	Bern	G	6	2	Nein	X	X	X	X			
1081	Köniz, Schwarzenburgstrasse - Waldeggstrasse - Hessesstrasse	BM	Be	Köniz	G	1	3	Ja	X	X	X	X	X	X	
1087	Bern, Bollwerk - Lorrainebrücke - Hodlerstrasse - Schützenmattstrasse	BM	Be	Bern	G	6	4	Ja	Zukunft Bahnhof Bern, Bau- stein 3b (351.3.159)						
1090	Bern, Fellerstrasse - Waldmannstrasse	BM	Be	Bern	G	11	5	Ja	X	X	X	X			
1097	Bern, Ostring - Thunstrasse - Muristrasse	BM	Be	Bern	G	12	5	Ja	Gesamterneuerung Thunstrasse - Ostring (351.027)						
1098	Bern, Neubrückstrasse Haltestelle Brückfeld	BM	Be	Bern	G	3	2	Nein	X						
1099	Bern, Thunplatz	BM	Be	Bern	G	19	5	Ja	BM.LV-Ü.18						
1100	Bern, Helvetiaplatz	BM	Be	Bern	G	1	1	Nein	BM.MIV-Auf.2						
1180	Bern, Kornhausplatz	BM	Be	Bern	G	2	3	Ja	X	X					
1195	Bern, Neubrückstrasse - Engehaldenstrasse	BM	Be	Bern	G	13	5	Ja	Zukunft Bahnhof Bern, Bau- stein 3b (351.3.159)						
1216	Münchenwiler, Salvenachstrasse	BM	üG	Münchenwiler	G	7	4	Ja	X						
1254	Bern, Monbijoustrasse - Kapellenstrasse	BM	Be	Bern	G	4	3	Ja	X	X	X	X	X		
1263	Bern, Effingerstrasse - Zieglerstrasse	BM	Be	Bern	G	5	4	Ja	X						
1287	Schönbühl, Im Sand	BM	Be	Urtenen- Schönbühl	G	6	3	Ja	X	X	X	X	X	X	
1312	Bern-Bümpliz, Post-Kreisel	BM	Be	Bern	G	6	3	Ja	X						
1332	Bern, Kreisel Länggasse - Bremgartenstrasse	BM	Be	Bern	G	6	4	Ja	X	X	X	X	X		
1005	Belp, Rubigenstrasse - Käseereistrasse	BM	Be	Belp	K	1	1	Nein	X	X	X	X	X	X	
1008	Wabern, Seftigenstrasse - Lindenweg	BM	Be	Köniz	K	2	0	Nein	X	X	X	X	X	X	
1059	Bolligen, Bolligenstrasse - Worblentalstrasse	BM	Be	Bolligen	K	4	2	Nein	X	X	X				
1062	Moosseedorf, Bernstrasse - Kirchgasse	BM	Be	Moosseedorf	K	1	1	Nein	X	X	X	X	X	X	
1071	Wabern, Seftigenstrasse - Quellenweg	BM	Be	Köniz	K	0	0	Nein	X	X	X	X	X	X	X
1072	Zollikofen, Bernstrasse Bahnhof Nord	BM	Be	München- buchsee	K	0	0	Nein	X						
1074	Bern, Tiefenaustrasse - Felsenaustrasse	BM	Be	Bern	K	1	1	Nein	X	X	X	X	X		
1082	Belp, Steinbachstrasse - Neumattstrasse - Bayweg	BM	Be	Belp	K	2	0	Nein	X	X	X	X	X	X	
1086	Bern, Papiermühlestrasse Abzweigung BEA-Ge- lände	BM	Be	Bern	K	3	2	Nein	X	X	X	X	X	X	
1088	Riggisberg, K230.1 zwischen Laas und Gurnigel Bad	BM	üG	Riggisberg	K	4	1	Nein	X	X	X				
1089	Rüschegg / Schwarzenburg, Rüschegg-Graben	BM	Be	Schwarzen- burg	K	0	1	Nein	X	X					
1092	Zollikofen, Bernstrasse - Schulhausstrasse - Kreuzstrasse	BM	Be	Zollikofen	K	12	5	Ja	X	X					
1095	Bern, Weissensteinstrasse - Könizstrasse	BM	Be	Bern	K	9	5	Ja	X	X	X				
1176	Moosseedorf, Bernstrasse - Seedorfeldstrasse	BM	Be	Moosseedorf	K	1	3	Ja	X						
1205	Bern, Wankdorfplatz	BM	Be	Bern	K	15	5	Ja	X	X	X	X	X	X	
1220	Bern, Brüggbodenstrasse (KS 236) - Neubrück- strasse (KS 1241)	BM	Be	Bern	K	0	3	Ja	X	X	X	X	X	X	X
1236	Riggisberg, K230.1 Seliwald	BM	üG	Riggisberg	K	7	4	Ja	X						

1262	Köniz, Talbodenstrasse - Muhlenstrasse	BM	Be	Köniz	K	3	3	Ja	X						
1329	Bern, Schermenweg Ausfahrt Werkhof	BM	Be	Bern	K	2	3	Ja	Umgestaltung Anschluss Wankdorf						

Nutzen

Wirkungskriterium 3 – Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, auch für den Fuss- und Veloverkehr. Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit durch flächendeckende Erfassung und Beurteilung der Unfallschwerpunkte, Massnahmen zur Sanierung spezifischer Unfallschwerpunkte und Einbezug des Sicherheitsaudit bei der Strassenprojektierung.

Voraussichtlicher Baubeginn

Daueraufgabe

Federführung

Siehe oben Spalte "Zuständiger Strasseneigentümer"

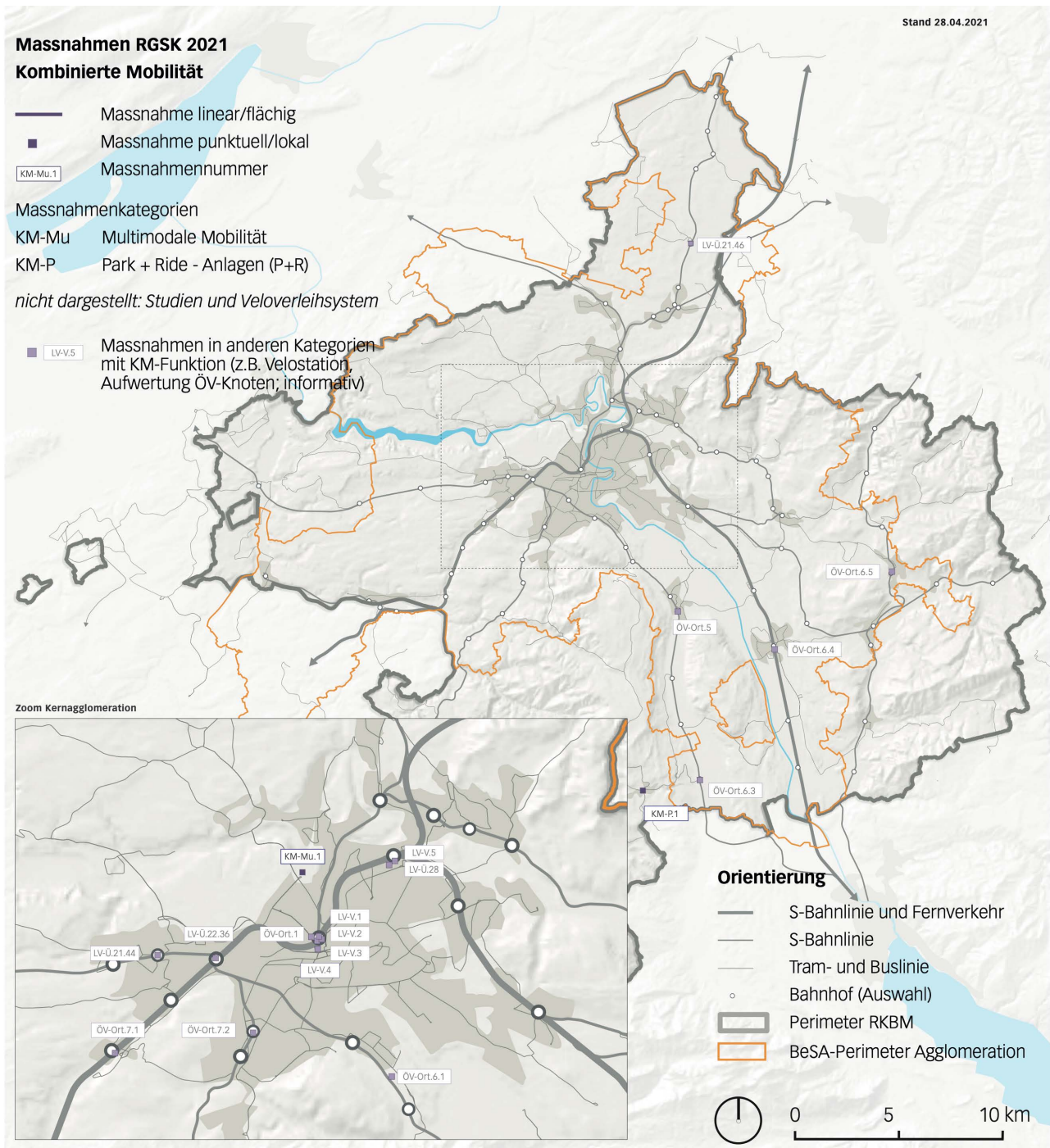
Quantitative Angaben, Dokumente

- TBA, Unfallschwerpunkt-Management, Unfalldaten bis 2018 (Stand 03. April 2019)
- VSS SN 641 724 Strassenverkehrssicherheit, Unfallschwerpunkt-Management
- Gemeinden, Umfrage Meilensteine Unfallschwerpunkte (Stand August 2018)

Kombinierte Mobilität**Übersicht**

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
	Einzelmassnahmen Multimodale Mobilität						
KM-Mu.1	Stadt Bern, Fern- und Reisebusterminal P+R Neufeld			X			580
KM-Mu.2	Agglomeration Bern, Regionales Veloverleihsystem			X			582
KM-Ü.1	MassnahmenpaketRegion Bern- Mittelland, Studien Weiterentwicklung kombinierte Mobilität						584
KM-Ü.1.1	Region Bern-Mittelland, Studie Verkehrs- drehscheiben/Mobilitätshubs			X			585
KM-Ü.1.2	Region Bern-Mittelland, Studie Parkierungssituation Wohlensee			X			586
KM-Ü.1.3	Region Bern-Mittelland, Studie Parkplatz- bewirtschaftung in der Region			X			587
	Einzelmassnahmen Region Bern-Mittelland, P+R-Anlagen						
KM-P.1	Riggisberg, P+R-Anlage			X			588

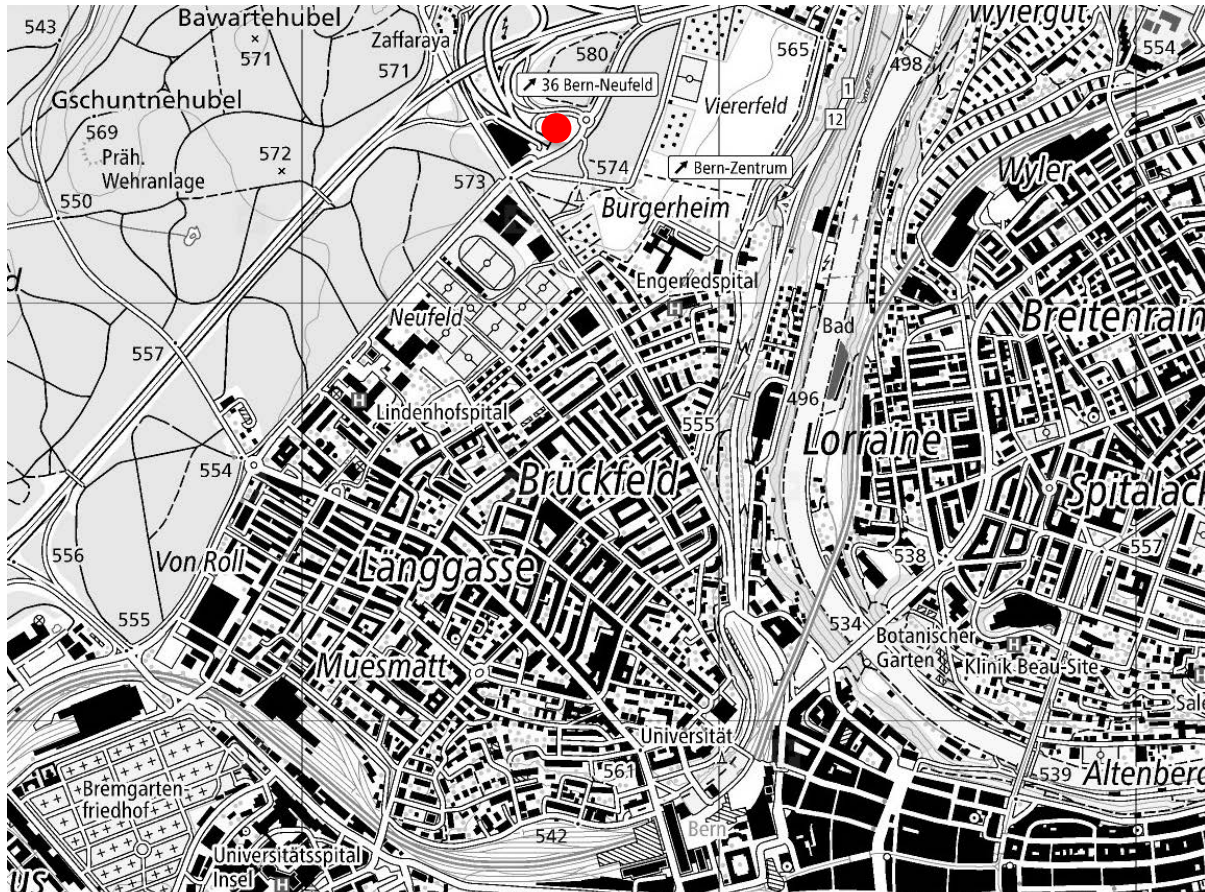
Massnahmenkarte Kombinierte Mobilität



Stadt Bern, Fern- und Reisebusterminal Neufeld

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.KM-Mu.1	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Stadt Bern beabsichtigt, beim Autobahnanschluss Neufeld zusammen mit der Bertreiberin des bestehenden P+R (Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG/AWAG) die Infrastruktur für Reisebusse im Gelegenheits- und (internationalen) Linienvkehr zu verbessern und zu diesem Zweck das bestehende provisorische Fern- und Reisebusterminal in eine definitive Lösung zu überführen. Am Standort sollen zusätzlich Carparkplätze angeboten werden. Wegen der Nähe zur Autobahn und mit dem Anschluss an den Öffentlichen Verkehr (die Buslinie 11 weist einen dichten Takt auf und befördert die Fahrgäste innert 6 Minuten zum Bahnhofplatz Bern), ist der Standort Neufeld sehr gut geeignet für einen Fern- und Reisebusterminal.

Das geplante Fern- und Reisebusterminal sieht u.a. folgende Elemente vor:

- 8 Haltekanten und 6 Abstellplätze, Teilüberdachung Vorplatz und Haltekanten, WC-Anlagen
- Taxi- resp. Kiss+Ride-Parkplätze entlang Studerstrasse, Bikesharing / Veloabstellplätze
- Anbindung an das ÖV-Netz via Bushaltestelle, Fussgängerverbindung zum P+R Neufeld und der Bushaltestelle

Die Stadt Bern beteiligt sich mit 70 % (= 4.62 Mio.) an den Gesamtkosten zur Erstellung des Terminals Neufeld. Betrieben wird dieses durch die AWAG.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde im Jahr 2019 in einem Vorprojekt und im Jahr 2020 im Rahmen eines Werkstattverfahrens mit einem Planungsteam und einem Begleitgremium nachgewiesen. Die Zustimmung des ASTRA als Grundeigentümer liegt vor.

Zweckmässigkeit

Wegen der Nähe zur Autobahn und mit dem Anschluss an den Öffentlichen Verkehr (die Buslinie 11 weist einen dichten Takt auf und befördert die Fahrgäste innert 6 Minuten zum Bahnhofplatz Bern) ist der Standort Neufeld sehr gut geeignet für einen Fern- und Reisebusterminal.

Gemäss dem Zukunftsbild und den Teilstrategien Verkehr und Mobilität leistet das Fern- und Reisebusterminal Neufeld einen bedeutenden Beitrag zu einer siedlungsverträglichen Gesamtmobilität, indem ein optimaler Wechsel zwischen Fern-/ Reisebusverkehr und dem städtischen Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr erzielt werden kann.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Mit dem Projekt wird eine zeitgemässe Infrastruktur bereitgestellt und die Innenstadt vom Fern- und Reisebusverkehr entlastet.

Planungsstand

1 – das Projekt wurde auf Stufe Vorprojekt ausgearbeitet

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2024

Voraussichtliche Inbetriebnahme

30.06.2025

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG)

Kosten (Mio. CHF)

4.62

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

–

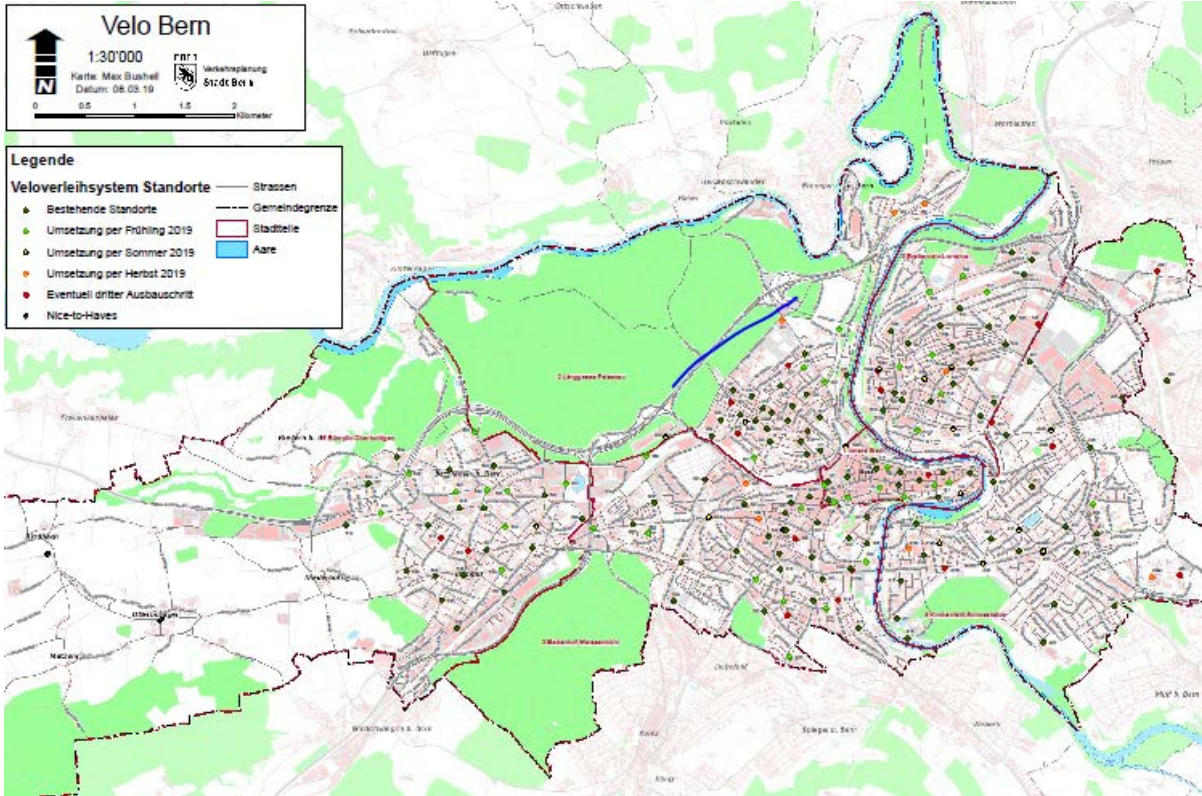
Quantitative Angaben, Dokumente

- Schlussbericht zum qualitätssichernden Verfahren, Januar 2021
- P+R Neufeld, Fernbusterminal, überarbeitetes Vorprojekt mit Kostenschätzung, Juli 2019
- Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern

Agglomeration Bern, Regionales Veloverleihsystem

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.KM-Mu.2	–	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:



Beispiel: aktueller Planungsstand Veloverleihsystem Stadt Bern

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Das städtische Veloverleihsystem „Velo Bern“ wurde am 28. Juni 2018 eröffnet. Seither hat sich «Velo Bern» als günstiges Mobilitätsangebot mit «Service public»-Charakter fest etabliert. Die Anzahl der Nutzenden und der Fahrten steigen stetig und das Angebot ist bei Jung und Alt sehr beliebt. In dem Sinne stellt Velo Bern eine niederschwellige und effektive Massnahme dar, um den Umstieg aufs Velo im Alltag zu fördern. Veloverleihsysteme sind ein Schlüsselfaktor einer erfolgreichen kombinierten Mobilität und decken den letzten respektive ersten Kilometer einer Reise ideal ab.

Das Netz Bern umfasst aktuell 181 Ausleihstationen (davon 165 Stationen auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern) und 1600 Velo (davon 50% E-Bikes und 50% mechanische Velos). Bestehende Lücken werden laufend geschlossen und das Netz mit Stationen am Rand des Stadtgebietes ergänzt. Zwischenzeitlich haben sich zudem weitere Gemeinden angeschlossen (Köniz bestehend; Muri und Zollikofen haben Ausbau bestätigt; Ittigen und Ostermundigen in Planung) und das Angebot entwickelt sich von einem städtischen zu einem regionalen Angebot.

Bei allem Erfolg müssen auch Herausforderungen wie diejenige der langfristigen Wirtschaftlichkeit von Veloverleihsystemen angegangen werden. Dies ist wichtig, denn auch in Zukunft soll ein attraktives Veloverleihsystem fester Bestandteil des Berner Stadtbilds sein.

Die umzusetzenden Massnahmen beinhaltet die Fortführung und Weiterentwicklung des städtischen Veloverleihsystems «Velo Bern» als «Service public»-Angebot ab 1.1.2024, nach Ablauf des Leistungsvertrags mit dem aktuellen Gesamtdienstleistungsnehmer.

Mittelfristig strebt die Stadt Bern an, den Bedürfnissen der shared Micromobility besser gerecht zu werden indem ein Netz von Parkflächen im Abstand von 300m über die ganze Stadt verteilt dafür zur Verfügung gestellt wird (evtl. Gebührenpflichtig). Dies erlaubt es die Sharing-Mobilitätsangebote zu bündeln (bessere Auffindbarkeit) und gleichzeitig Konflikte zu verhindern (eingeschränktes freefloating).

 Machbarkeit

Per Ende 2023 wird das Veloverleihsystem «Velo bern» 5 Jahre in Betrieb sein. Die Machbarkeit ist somit nachgewiesen. Die Erschliessung der Aussenquartiere, die Umsetzung von peripheren Standorte sowie die Ausdehnung auf die Agglomerationsgemeinden ist noch ausstehend. Ebenso die Verankerung von Veloverleihsystemen als Teil des Öffentlichen Verkehrs. Der Nachweis ein qualitativ hochwertiges Veloverleihsystem als selbsttragend zu betreiben konnte bisher nicht erbacht werden

 Zweckmässigkeit

Ein Veloverleihsystem gehört als nachhaltiges und stadtverträgliches Mobilitätsangebot zum „Service public“ einer Stadt. Um eine ausreichende Netzdichte über das ganze Stadtgebiet zu gewährleisten sowie um ein qualitativ hochwertiges (Veloflotte und Netzarbeit) und dennoch kostengünstiges, massentaugliches und niederschwelliges Angebot sicherzustellen, gilt es das Angebot als Bestandteil des Öffentlichen Verkehrs zu etablieren und mitzufinanzieren.

 Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr bzw. als Teil davon und zusammen mit weiteren Sharing-Angeboten leistet ein flächendeckendes Veloverleihsystem, wie in Bern und einigen Agglomerationsgemeinden bereits umgesetzt, einen wesentlichen Beitrag zum Ziel, die Mobilität siedlungsverträglich und langfristig klimaneutral zu gestalten.

 Planungsstand

1 – Kostenschätzung Vorprojekt liegt vor; Massnahmeninhalt ist bekannt

 Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2024

(etappiert/fortlaufend)

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2027

Federführung

Stadt Bern; RKBM

Weitere Beteiligte

bisher PubliBike als Gesamtdienstleister, nach 2023 mögliche Folgeausschreibung in Vorbereitung

Kosten (Mio. CHF)

6.4

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Davon

- 4.4 Mio. Betriebskosten (4 x 1.1 Mio. pro Jahr)

- 2.0 Mio. Infrastrukturkosten

 Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

– Bund: voraussichtlich 30-40%

– Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

–

Region Bern-Mittelland, Studien Weiterentwicklung kombinierte Mobilität

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.KM-Ü.1	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
–		–	

Beschreibung und Ziel der Massnahmen

Für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur, Planung des Verkehrsangebotes der Region Bern für die nächsten Jahre und Bewältigung des prognostizierten Mobilitätswachstums – vor allem im öffentlichen Verkehr – ist die Bearbeitung von massgebenden Studien und Konzepte vorgesehen. Daraus resultierende Ergebnisse können die Grundlage bilden für u. a. die nächsten regionalen Angebotskonzepte im öffentlichen Verkehr sowie im Infrastrukturbereich für Massnahmen der nächsten Generationen der Agglomerationsprogramme.

Wie die Parkierung geregelt ist, stellt einen wichtigen Faktor dar, wenn es um die Erreichbarkeit der Gemeinde geht. Die Parkplatzsituation z. B. in den Ortszentren, an den Bahnhöfen oder auch an den Freizeit- und grösseren Einkaufsstandorten prägt massgeblich die Standortattraktivität für Bewohnende, Gewerbe und Kunden/Besuchende.

In den geplanten Studien liegt der Fokus auf der Bildung einer flächendeckenden Strategie zur Parkplatzbewirtschaftung an Standorten, welche eine regional wichtige Funktion einnehmen.

Machbarkeit

siehe Teilmassnahmen

Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild und die hinterlegten Teilstrategien sehen die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel als wichtigen Bestandteil der Mobilität 2040. Die Entwicklung des Verkehrssystems ist auf eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität ausgerichtet. Die Erreichbarkeit ist – trotz der erwarteten Verkehrszunahme – für Bevölkerung und Wirtschaft sicherzustellen. Hierzu soll ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereitgestellt werden.

Die Massnahmen tragen dazu bei

- in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).
- das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern.
- die multimodale Mobilität zu fördern.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Um das Potenzial der unterschiedlichen bestehenden Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote erschliessen und nutzen zu können, ist deren Verknüpfung infrastrukturell weiter zu verbessern, um den Wechsel zu vereinfachen. Das Massnahmenpaket bringt eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems mit sich.

Ökonomisch sinnvolle Nutzung des knappen Parkraums und Beitrag zu einer Verminderung des Verkehrsaufkommens. Die Parkplatzbewirtschaftung ist dem Grundsatz verpflichtet, das knappe Gut Parkplätze ökonomisch möglichst sinnvoll zu nutzen. Je höher die Attraktivität und damit die Nachfrage nach einem Parkplatz ist, desto höher sollte der Preis für diesen Parkplatz sein. In der Region, insbesondere in der Stadt Bern, besteht seit einiger Zeit eine differenzierte Parkplatzpolitik. Im Rahmen der Mobilitätsstrategie soll diese Politik gezielt weiterentwickelt werden.

Gesamtkosten (Mio. CHF)

0.9

Finanzierungsschlüssel

Massnahmen werden nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) mitfinanziert. Finanzierung erfolgt durch den Kanton Bern und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

siehe Teilmassnahmen

Umweltverträglichkeit

-

Quantitative Angaben, Dokumente

siehe Teilmassnahmen

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.KM-Ü.1.1	–	–	–	Region Bern-Mittelland, Studie Verkehrsdrehscheiben/Mobilitätshubs

Kurzbeschreibung

Als langfristige Vision strebt die Region Bern-Mittelland eine «effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität für alle» an. Bevölkerung und Wirtschaft sollen im gesamten Raum Bern-Mittelland langfristig über eine gute Erreichbarkeit verfügen. Hierzu ist ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereitzustellen, das hinsichtlich Auslastung, Kosten und Ressourcenverbrauch (Energie, Land) wirtschaftlich und nachhaltig ist. Die digitale Vernetzung und der Ausbau von ÖV-Haltestellen zu Mobilitäts-Hubs sollen den Gebrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel und das Teilen von Fahrzeugen vereinfachen und so bestmögliche Mobilitätsoptionen bieten. Erzielt werden soll eine Änderung des Verkehrsverhaltens und in der Folge eine Verlagerung des Modal Splits vom MIV zu nachhaltigen Verkehrsmitteln.

Die Mobilitätshubs verknüpfen die verschiedenen Verkehrsträger und haben eine unterschiedliche räumliche Funktion. Durch die Überlagerungen der ÖV- und MIV-Netze sollen in der Nähe von höherem Ziel- und Quellverkehrsaufkommen eine Potenzialabschätzung eines möglichen Effektes eines Mobilitätshubs vorgenommen werden bezüglich Funktion, Dimensionierung, Zielsetzung und Wirkung auf weitere benachbarte Hubs. Diese sind nicht nur in der Kernagglomeration wichtig, im kleineren Raum (eh. P+R/B+R) soll ebenfalls das Potenzial ausgearbeitet werden. Unter anderem soll erreicht werden, dass möglichst früh der Umstieg vom MIV auf den ÖV erfolgen kann; neben dem P+R am Hub beinhaltet dies z.B. auch die verstärkte Nutzung des ÖV als Anfahrtsmittel zu den Hubs.

Input für das RGSK 2025, Planungszeitraum 2021–2022

Ziele:

- Standorte definieren
- Funktion des Hubs definieren
- Dimensionierung des Hubs (Umschlagvolumen)
- Mantelnutzungen
- Fördern von verkehrsrelevanten Angeboten im direkten Umfeld (z.B. Co-working- und Co-learning Spaces, Gesundheitszentren, Kita's)
- Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten (insbesondere auf den ÖV, der von ausserhalb der Kernagglomeration zu diesen Hubs fährt)

Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme	
1			Projektierung	01.01.2024	31.12.2027	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Region	RKBM	TBA-OIK; ASTRA; AÖV; AGR; ARE; BAV; BFE; Gemeinden; Bermobil; SBB; Postauto; RBS; BLS	Vororientierung	–	0.3	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.KM-Ü.1.2	–	–	–	Region Bern-Mittelland, Studie Parkierungssituation Wohlensee

Kurzbeschreibung

Der Wohlensee stellt in der Agglomeration Bern einen attraktiven Naherholungs- und Freizeitraum dar. Da der öffentliche Verkehr heute primär auf die Erschliessung des Siedlungsgebietes ausgerichtet ist, findet die Zufahrt – neben dem Velo- und Fussverkehr – zu einem Grossteil mit dem motorisierten Individualverkehr statt. In einzelnen Bereichen des Wohlensees übersteigt die Nachfrage das Angebot an Parkierungsmöglichkeiten, so dass Wildparkierung vermehrt vorkommt und sich die unterschiedlichen Interessen der Verkehrsteilnehmenden überlagern. Um dem Naherholungsgebiet entsprechend Rechnung zu tragen und die Anwohnenden vom MIV zu entlasten, soll eine Studie mit Varianten erarbeitet werden. Diese Studie soll den konkreten Handlungsbedarf erfassen und Lösungsmöglichkeiten aufzeigen, wo der MIV parkiert werden kann und ob das Gebiet besser mit ÖV erschlossen werden kann.

Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
1			Studie		01.01.2024	31.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinde Wohlen bei Bern	Gemeinde Wohlen bei Bern	RKBM	Vororientierung	–	0.3	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.KM-Ü.1.3	–	–	–	Region Bern-Mittelland, Studie Parkplatzbewirtschaftung in der Region

Kurzbeschreibung

Ökonomisch sinnvolle Nutzung des knappen Parkraums und Beitrag zu einer Verminderung des Verkehrsaufkommens.

Die Parkplatzbewirtschaftung ist dem Grundsatz verpflichtet, das knappe Gut Parkplätze ökonomisch möglichst sinnvoll zu nutzen. Je höher die Attraktivität und damit die Nachfrage nach einem Parkplatz ist, desto höher sollte der Preis für diesen Parkplatz sein. In der Region, insbesondere in der Stadt Bern, besteht seit einiger Zeit eine unterschiedliche Parkplatzpolitik. Es braucht ein regionales Konzept, welches durch alle Gemeinden der Region Bern-Mittelland getragen wird.

Ziele:

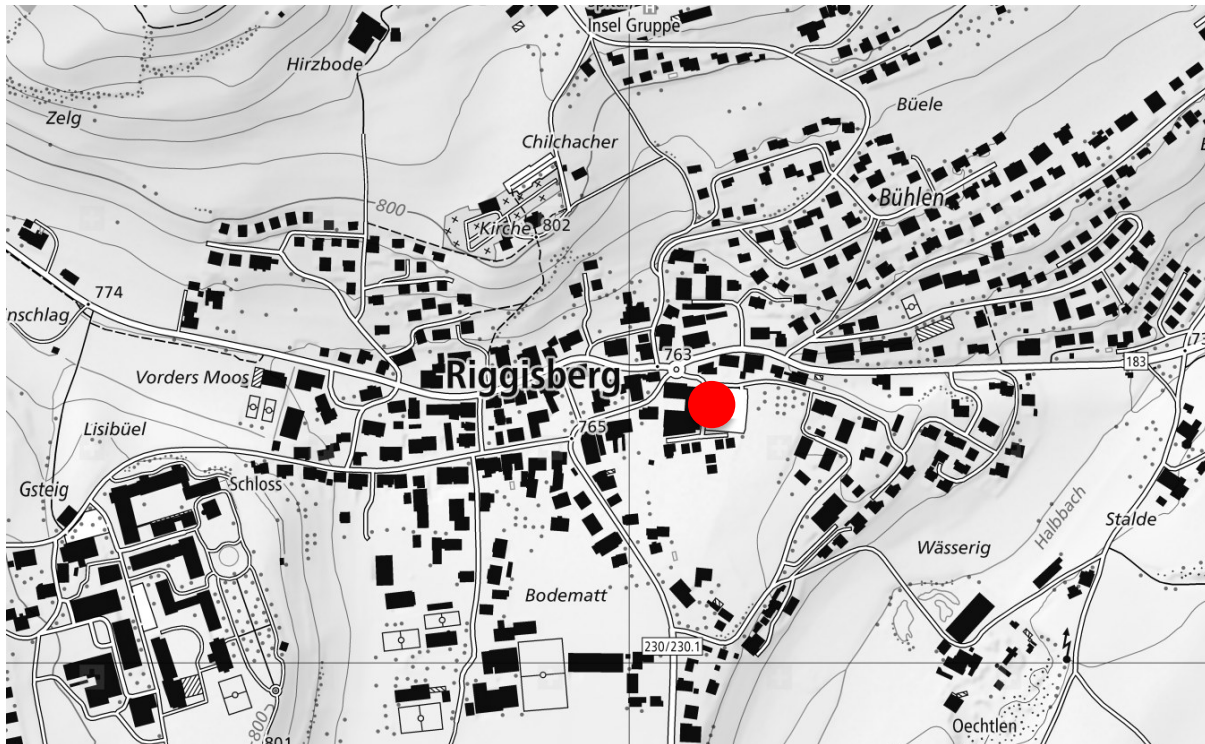
- Aktualisierung der 2011 erfassten Daten in der Region Bern-Mittelland
- Strategieentwicklung zur Harmonisierung der kommunalen Planungen in der Region
- Sicherstellen der gesamtkantonale Koordination, besonders hinsichtlich Parkgebühren (BECO)
- Abstimmung mit der Massnahmen BM.KM-Mu.1.1

Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
1			Studie		01.01.2024	31.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
RKBM	RKBM	Gemeinden	Vororientierung	–	0.3	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG

Riggisberg, P+R-Anlagen

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.KM-P.1	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
–		4 Multimodale Drehscheiben	4 Multimodale Drehscheiben

Karte



Beschreibung und Ziel der Massnahmen

In das Projekt Dorfzentrumsgestaltung soll auch der Postautohof und der Viehschauplatz einbezogen werden. Auf dem Viehschauplatz ist die Realisierung einer P+R-Anlage geplant. Das Projekt Dorfzentrumsgestaltung wird im 2021/22 gestartet.

Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung des Umsteigeortes gefördert werden. Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzenstunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsverbesserung für alle Verkehrsarten erreicht werden.

Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte, der Erleichterung des Informationszugangs und dem Angebot neuer Dienstleistungen gefördert werden. Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzenstunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsverbesserung für alle Verkehrsarten erreicht werden.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in der Projektierung nachzuweisen.

Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild und die hinterlegten Teilstrategien sehen eine frühestmögliche Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf nachhaltige Mobilitätsträger vor. Durch ein Grundangebot an P+R-Anlagen soll ein möglichst kurzer Weganteil mit dem Individualverkehr zurückgelegt werden und ein grösserer Weganteil mit der Bahn.

Die Entwicklung des Verkehrssystems ist auf eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität ausgerichtet. Die Erreichbarkeit ist – trotz der erwarteten Verkehrszunahme – für Bevölkerung und Wirtschaft sicherzustellen. Hierzu soll ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereitgestellt werden. Die Massnahme trägt dazu bei

- in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).
- das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern.
- die multimodale Mobilität zu fördern.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.2 – Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage:

Das Massnahmenpaket bringt eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des intermodalen Verkehrssystems mit sich. Es bewirkt eine Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Autos an den ÖV-Haltestellen/Bahnhöfen, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten dank einer sinnvollen Verkettung der kombinierten Mobilität, eine Verbesserung des Informationsangebotes sowie eine Verringerung von Stausituationen dank Verlagerung vom MIV zum ÖV.

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

1 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2024

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2027

Federführung

Gemeinde Riggisberg

Weitere Beteiligte

RKBM

Kosten (Mio. CHF)

1.5

Antrag Kantonsbeitrag

Kombinierte Mobilität gemäss Art. 61 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40 % der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Vororientierung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Inhaltlicher Zusammenhang mit der Grundstrategie der Mobilitätshubs (BM.KM-Ü.1.1).

Umweltverträglichkeit

Das Massnahme bringt durch eine leichte Verringerung des MIV-Anteils eine ganz leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich.

Quantitative Angaben, Dokumente

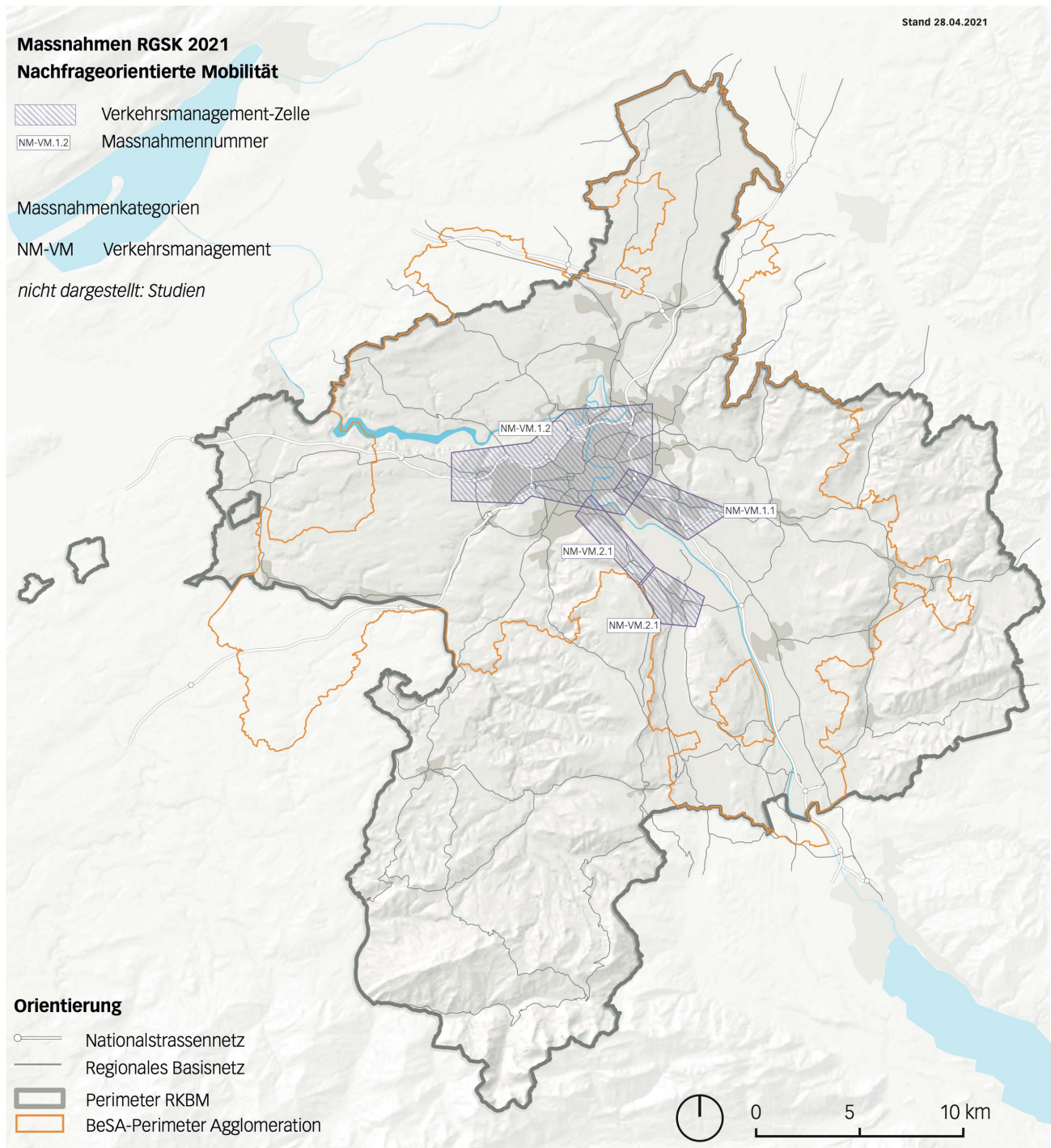
–

Nachfrageorientierte Mobilität

Übersicht

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nr. RGSK II	ARE-Code	Priorität			Seite
				2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
NM-VM.1	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont						592
NM-VM.1.1	Muri bei Bern, VM Muri - Bern Südost	NM-VM-1-c	0351.3.130	X			594
NM-VM.1.2	Köniz, VM Wabern - Bern Süd	NM-VM-1-d	0351.3.131	X			595
NM-VM.2	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, B-Horizont						596
NM-VM.2.1	Belp, VM Belp				X		598
	Einzelmassnahmen Verkehrsmanagement						
NM-VM.3	Stadt Bern, Verkehrsmanagement Stadt Bern	NM-VM-1-a	0351.3.128	X			599
NM-Ü.1	Massnahmenpaket Region Bern-Mittelland, Studien nachfrageorientierte und alternative Mobilität						601
NM-Ü.1.1	Region Bern-Mittel, Studie Mobilitätsmanagement in der Region			X			602

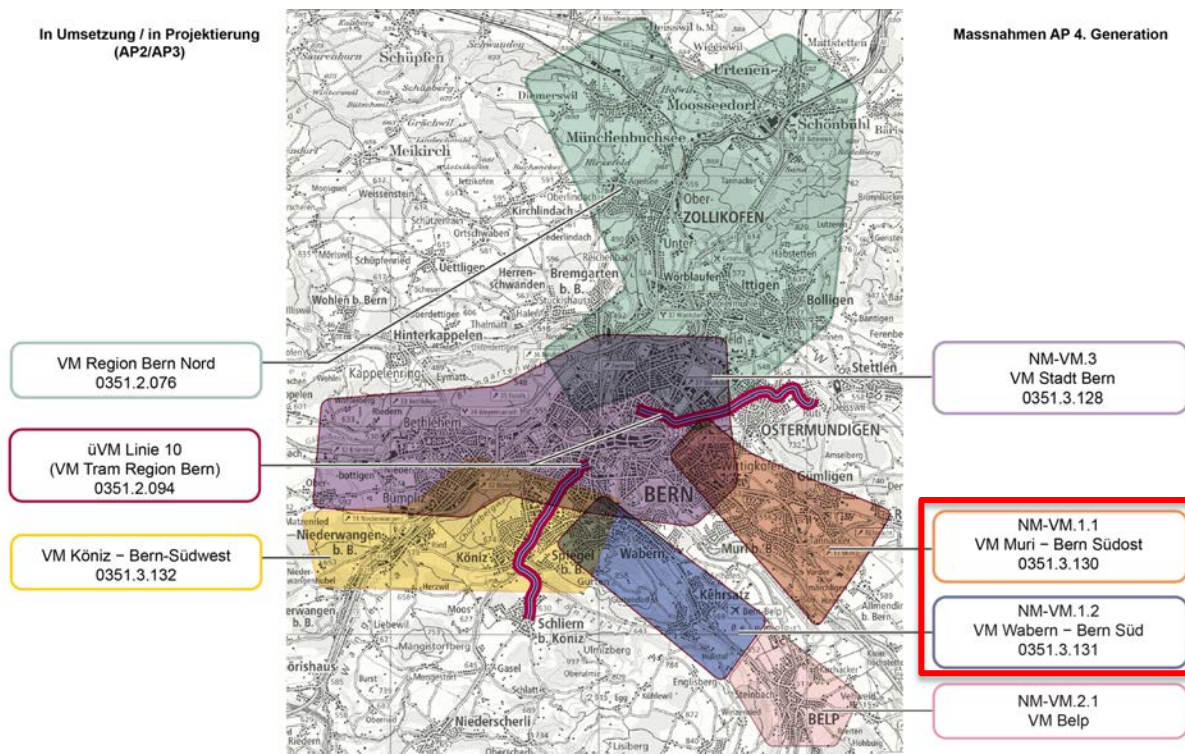
Massnahmenkarte Nachfrageorientierte Mobilität



Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.NM-VM.1	siehe Teilmassnahmen	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.		Kategorie	
siehe Teilmassnahmen		2 Verkehrsmanagement (VM)	2.4 Pauschale VM

Karte:



Beschreibung

Mit dem Verkehrsmanagement (VM) soll der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern sowie dem Grundsatz des STEK 2016 Rechnung getragen werden. Allfällige Möglichkeiten zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden. Grossen Einfluss auf die Massnahmen haben die Velooffensive der Stadt Bern, die Umsetzung des kantonalen Sachplans Veloverkehr sowie die Velohaupttrouven von Stadt und Region.

Im Projektparimeter sind diverse Linien des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs enthalten. Diese sollen als wichtige Träger der Mobilität in der Agglomeration ein attraktives Angebot zur Verfügung stellen können.

Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild und die Teilstrategien sehen das VM als zentrales Element vor, um einen siedlungsverträglichen und flüssigen Verkehr in der Agglomeration Bern erzielen zu können.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.1 – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems:
 Durch die Massnahme wird die vorhandene Infrastruktur besser ausgelastet. Flächenintensive Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur können teilweise verhindert oder verzögert werden.
 Durch die bessere Verteilung des Verkehrs leistet die Massnahme einen hohen Beitrag an die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Unfälle aufgrund von Stressmomenten auf übervollen Strassenabschnitten und gefährliche Querungen des Fuss- und Veloverkehrs bei stehenden Fahrzeugkolonnen können reduziert werden.

Gesamtkosten (Mio. CHF)

10.0

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
 - Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Verkehrsmanagement Ostermundigen - Bern Ost (BM-NM-VM.2.1)
 - Verkehrsmanagement Stadt Bern (BM-NM-VM.3)
 - Verkehrsmanagementzentrale VM-CH
 - Realisierung übergeordnete Massnahme Engpassbeseitigung Nationalstrasse
 - üVM Linie 10 als Sofortmassnahme (0351.2.094)
-

Quantitative Angaben, Dokumente

- Verkehrsmanagement Region Bern, Bericht Vorprojekt «Bern Nord», 31. Mai 2011
 - Abschlussbericht VM Region Bern Nord : Bauprojekt 26.02.2019
 - VM Muri - Bern Ost, Betriebs- und Massnahmenkonzept, 18. Dezember 2015
-

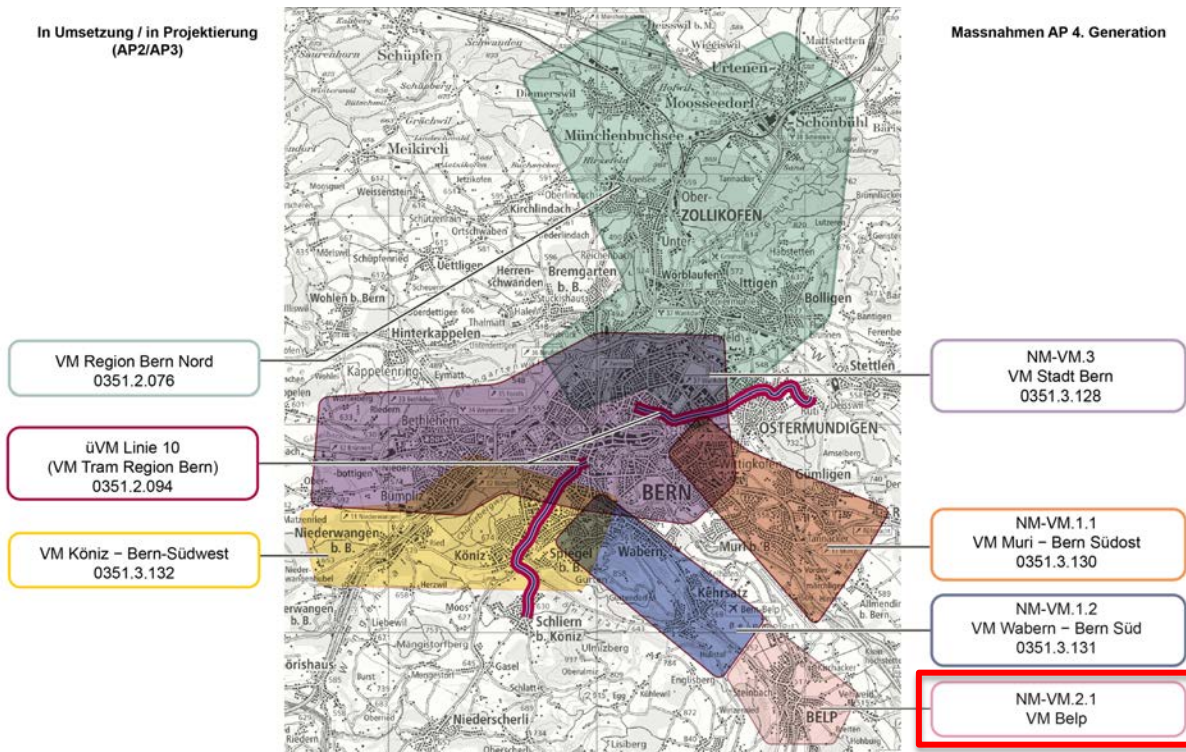
4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.NM-VM.1.1	NM-VM-1-c	–	0351.3.130	Muri bei Bern, Verkehrsmanagement Muri - Bern Südost				
Kurzbeschreibung	Basierend auf einem verkehrs- und systemtechnischen Gesamtkonzept für das Verkehrsmanagement der Region Bern soll im Raum Muri - Bern Südost das VM weiter ausgebaut werden. In dem erweiterten Betrachtungsperimeter werden die Gemeinden Worb, Rubigen und Allmendingen eingebunden. Damit das Verkehrsmanagement der Region Bern optimal funktioniert, ist die Vernetzung mit den benachbarten VM-Zellen notwendig. Eine scharfe Abgrenzung der Perimeter ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich; es werden mögliche Schnittstellen ausgewiesen							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinden Muri-Gümligen, Bern, Ostermundigen, Worb, Allmendingen und Rubigen	TBA-DLZ	TBA-OIK II; RKBM; AÖV; ASTRA; KAPO; betroffene TU; betroffene Gemeinden	Festsetzung	–	Verkehrsmanagement (Stk): (333'333 CHF/Knoten)	15 Knoten	5.0	–

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.NM-VM.1.2	NM-VM-1-d	–	0351.3.131	Köniz, Verkehrsmanagement Wabern - Bern Süd				
Kurzbeschreibung	<p>Basierend auf einem verkehrs- und systemtechnischen Gesamtkonzept für das Verkehrsmanagement der Region Bern soll im Raum Köniz Wabern - Bern Süd das VM weiter ausgebaut werden. Damit das Verkehrsmanagement der Region Bern optimal funktioniert, ist die Vernetzung mit den benachbarten VM-Zellen notwendig. Eine scharfe Abgrenzung der Perimeter ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich; es werden mögliche Schnittstellen ausgewiesen.</p> <p>Koordinationsbedarf besteht vor allem mit dem Projekt "Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/Morillonstrasse bis Sandrain" BM.MIV-Auf.7.</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinden, Köniz, Bern, Kehrsatz	TBA-DLZ	TBA-OIK II; RKBM; AÖV; ASTRA; KAPO; betroffene Gemeinden; betroffene TU;	Festsetzung	–	Verkehrsmanagement (Stk): (357'143 CHF/Knoten)	14 Knoten	5.0	–

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, B-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.NM-VM.2	siehe Teilmassnahmen	4. Generation	B-Horizont
Frühere Nr.		Kategorie	
siehe Teilmassnahmen		2 Verkehrsmanagement (VM)	2.4 Pauschale VM

Karte:



Beschreibung

Mit dem Verkehrsmanagement (VM) soll der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern sowie dem Grundsatz des STEK 2016 Rechnung getragen werden. Allfällige Möglichkeiten zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden. Wichtige Einflussgrössen auf die Massnahmen sind die Velooffensive der Stadt Bern, die Umsetzung des kantonalen Sachplans Veloverkehr sowie die Velohauptrouen der Stadt und Region.

Im Projektperimeter sind diverse Linien des strassengebundenen Öffentlichen Verkehrs enthalten. Diese sollen als wichtige Träger der Mobilität in der Agglomeration ein attraktives Angebot zur Verfügung stellen können.

Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild und die Teilstrategien sehen das VM als zentrales Element vor, um einen siedlungsverträglichen und flüssigen Verkehr in der Agglomeration Bern erzielen zu können.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.1 – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems:
 Durch die Massnahme wird die vorhandene Infrastruktur besser ausgelastet. Flächenintensive Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur können teilweise verhindert oder verzögert werden.
 Durch die bessere Verteilung des Verkehrs leistet die Massnahme einen hohen Beitrag an die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Unfälle aufgrund von Stressmomenten auf übervollen Strassenabschnitten und gefährliche Querungen des Fuss- und Veloverkehrs bei stehenden Fahrzeugkolonnen können reduziert werden.

Gesamtkosten (Mio. CHF)

2.5

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
 - Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Verkehrsmanagement Muri - Bern Südost (BM-NM-VM.1.1)
 - Verkehrsmanagement Köniz Wabern - Bern Süd (BM-NM-VM.1.2)
 - Verkehrsmanagement Stadt Bern (BM-NM-VM.3)
 - Verkehrsmanagementzentrale VM-CH
 - Realisierung übergeordnete Massnahme Engpassbeseitigung Nationalstrasse
 - üVM Linie 10 als Sofortmassnahme (0351.2.094)
-

Quantitative Angaben, Dokumente

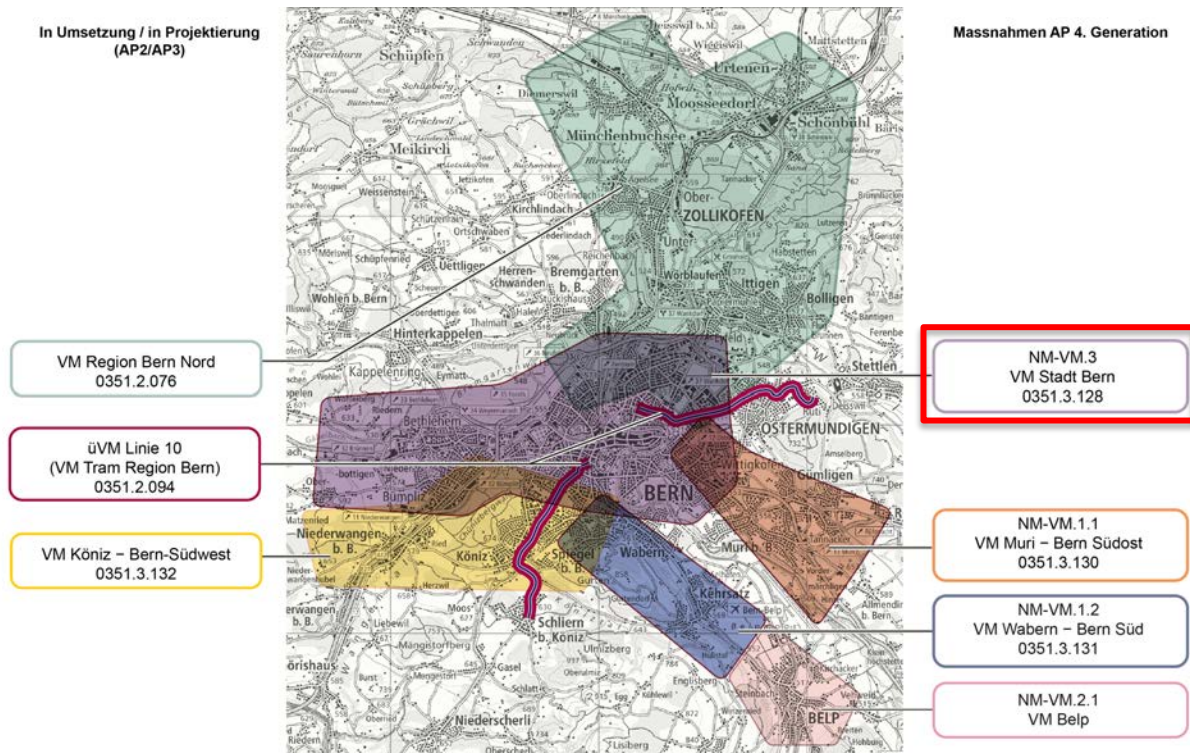
- Verkehrsmanagement Region Bern: Bericht Vorprojekt «Bern Nord», 31. Mai 2011 /
 - Abschlussbericht VM Region Bern Nord: Bauprojekt 26.02.2019
 - VM Muri - Bern Ost, Betriebs- und Massnahmenkonzept, 18. Dezember 2015
-

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BM.NM-VM.2.1	–	–	–	Belp, Verkehrsmanagement Belp				
Kurzbeschreibung	Das Strassennetz im Raum Belp ist stark belastet und weist in den Spitzenzeiten zunehmend Kapazitätsengpässe auf. In einem langfristigen Horizont bestehen Überlegungen für eine Umfahrung Südost (BM.MIV-K.2), um das Ortszentrum von Belp zu entlasten. Da die Teilmassnahmen u. a. einen Eingriff in die bestehenden Fruchtfolgeflächen bedeuten, sollen Alternativen aufgezeigt werden. Die mögliche Wirkung eines Verkehrsmanagements Belp ist vorgängig zu eruieren. Hierbei bedarf es einer engen Koordination mit der angrenzenden Verkehrsmanagementzelle Köniz Wabern–Bern Süd (BM.NM-VM.2.1).							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gemeinden Belp, Toffen, Rubigen	TBA-DLZ	TBA-OIKII; ASTRA; RKBM; betroffene Gemeinden; betroffene TU	Vororientierung	–	Verkehrsmanagement (Stk): (357'143 CHF/Knoten)	7 Knoten	2.5	–

Stadt Bern, Verkehrsmanagement Stadt Bern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.NM-VM.3	0351.3.128	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
NM-VM-1-a	–	2 Verkehrsmanagement (VM)	2.3 Einzelmassnahme VM-Fläche

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Mit dem Verkehrsmanagement (VM) soll der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern sowie dem Grundsatz des STEK 2016 Rechnung getragen werden. Allfällige Möglichkeiten zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden. Wichtige Einflussgrössen auf die Massnahme sind die Velooffensive der Stadt Bern, die Umsetzung des kantonalen Sachplans Veloverkehr sowie die Velohaupttrouten der Stadt und Region. Im Projektperimeter sind diverse Linien des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs enthalten. Diese sollen als wichtige Träger der Mobilität in der Agglomeration ein attraktives Angebot zur Verfügung stellen können. Basierend auf einem verkehrs- und systemtechnischen Gesamtkonzept für das VM Region Bern soll im Bereich der Zentrumsgemeinde Bern das VM weiter ausgebaut werden. Damit das VM der Region Bern optimal funktioniert, ist die Vernetzung mit den benachbarten VM-Zellen notwendig. Eine scharfe Abgrenzung der Perimeter ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich; es werden mögliche Schnittstellen ausgewiesen. Mit dem VM Stadt Bern werden folgende Ziele verfolgt:

- Verträgliche und stetige Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner
- Optimierung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems
- Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem ÖV (Anschlussicherung)
- Steuerung des MIV korrespondierend zu den verkehrspolitischen Vorgaben (STEK16)
- Vermeidung von Ausweichverkehr durch die Wohnquartiere
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, Reduktion der Widerstände
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des Verkehrsmanagements Stadt Bern als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den VM-Massnahmen in der Region
- Mitwirkung beim Aufbau des Betriebs Verkehrsmanagement Region Bern.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben, das VM erfolgt im bestehenden Strassenraum und basiert auf bewährter Technik. Zu klären ist der Bedarf an zusätzlichen Busspuren in den Dosierungsbereichen.

Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild und die Teilstrategien sehen das VM als zentrales Element vor, um einen siedlungsverträglichen und flüssigen Verkehr in der Agglomeration Bern erzielen zu können. Die Massnahme trägt entsprechend dem Zukunftsbild und der Teilstrategien Verkehr und Mobilität dazu bei

- das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern.
 - in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen (MOCA 1).
 - dass in der Kernagglomeration ein leistungsfähiges und dichtes ÖV-Netz aus radialen und tangentialen Linien realisiert wird.
-

Nutzen

Wirkungskriterium 1.1 – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems:

Durch die bessere Verteilung des Verkehrs leistet die Massnahme einen hohen Beitrag an die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Unfälle aufgrund von Stressmomenten auf übervollen Strassenabschnitten und gefährliche Querungen des Fuss- und Veloverkehrs bei stehenden Fahrzeugkolonnen können reduziert werden.

Durch die Massnahme wird die vorhandene Infrastruktur besser ausgelastet. Flächenintensive Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur können teilweise verhindert oder verzögert werden.

Planungsstand

2 – Vorstudie (2020), Vorprojekt in Erarbeitung (Abschluss 2021)

Bau- und Finanzierungsreife

2 – Projektierung

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2024

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2027

Federführung

Stadt Bern

Weitere Beteiligte

TBA-OIK II; TBA-DLZ; RKBM; AÖV; ASTRA; KAPO; betroffene Gemeinden der angrenzenden VM-Zellen; betroffene Transportunternehmen

Kosten (Mio. CHF)

11.0

Antrag Kantonsbeitrag

–

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30–40 %
 - Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Verkehrsmanagement Muri - Bern Südost (BM-NM-VM.1.1)
 - Verkehrsmanagement Wabern - Bern Süd (BM-NM-VM.1.2)
 - Verkehrsmanagementzentrale VM-CH
 - Realisierung übergeordnete Massnahme Engpassbeseitigung Nationalstrasse
 - üVM Linie 10 als Sofortmassnahme (0351.2.094)
-

Umweltverträglichkeit

Durch die Massnahme wird die vorhandene Infrastruktur besser ausgelastet. Flächenintensive Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur können teilweise verhindert oder zumindest zeitlich verzögert werden.

Quantitative Angaben, Dokumente

- Verkehrsmanagement Region Bern: Bericht Vorprojekt «Bern Nord», 31. Mai 2011 / Bauprojekt 26.02.2019;
 - VM Muri - Bern Ost, Betriebs- und Massnahmenkonzept, 18. Dezember 2015;
 - Kantonale Verkehrsmanagementpläne (KVMP) ASTRA, Art. 52 NSV;
 - Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, Stadt Bern
-

Region Bern-Mittelland, Studien nachfrageorientierte und alternative Mobilität

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.NM-Ü.1	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
–		–	

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Das Zukunftsbild und die Teilstrategien sehen das Verkehrsmanagement (VM) als zentrales Element vor, um einen siedlungsvertäglichen und flüssigen Verkehr in der Agglomeration Bern erzielen zu können. Von wachsender Bedeutung sind auch Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements (MM). Diese wirken auf der nicht-infrastrukturellen Ebene, um das Verkehrsaufkommen zu steuern. Dabei sind sowohl Anreize (z. B. Verdichtung nach innen, Veloförderung) als auch Einschränkungen (z. B. Parkplatzbewirtschaftung, Parkraummanagement) in Betracht zu ziehen, die Einflüsse auf die Verkehrsmittelwahl oder zeitliche Verschiebungen auf verkehrsärmere Zeiten haben können. Der Umstieg vom MIV zu den flächeneffizienten Verkehrsarten ist mit einer Voraussetzung, damit die Siedlungen auch in stark verkehrsbelasteten Gebieten weiter verdichtet werden können.

Machbarkeit

In der Finanzplanung der Region (RKBM) ist das Budget für die Studien reserviert. Die Machbarkeit ist in den einzelnen Studien nachzuweisen.

Zweckmässigkeit

Für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Bewältigung des prognostizierten Mobilitätswachstums ist die Bearbeitung von massgebenden Studien und Konzepte vorgesehen. Daraus resultierende Ergebnisse können die Grundlage bilden für Massnahmen der nächsten Generationen der Agglomerationsprogramme.

Nutzen

Wirkungskriterium 1.1 – Verbesserung des Gesamtverkehrssystems:

Mobilitätsmanagement: Mittels Kommunikation, Information, Koordination und Organisation wird beim Verhalten der Verkehrsteilnehmenden angesetzt, um eine Bewusstseinsbildung für den wesensgerechten und klimaverträglichen Einsatz der unterschiedlichen Verkehrsmittel erlangen zu können.

Gesamtkosten (Mio. CHF)

0.3

Finanzierungsschlüssel

Massnahmen werden nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) mitfinanziert.

Finanzierung erfolgt durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Siehe Teilmassnahmen

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

–

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BM.NM-Ü.1.1	–	–	–	Region Bern-Mittel, Studie Mobilitätsmanagement in der Region

Kurzbeschreibung

Mobilitätsmanagement beschreibt die zielorientierte Beeinflussung des individuellen Mobilitätsverhaltens durch die Anwendung von Push- und Pull-Massnahmen mit dem Ziel, die Wahrnehmung und Bewertung der Verkehrsmöglichkeiten von Individuen oder Zielgruppen zu verändern. Diese Massnahmen basieren vor allem auf Information, Kommunikation, Organisation und Koordination. Das Hauptziel von Mobilitätsmanagement ist die Reduktion von Verkehrs- und Umweltbelastungen ohne Einschränkung bestehender Mobilitätsbedürfnisse durch effiziente Nutzung bestehender Verkehrssysteme. Die RKBM hat zusammen mit der ZHAW (Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften) mittels einer Klasse Verkehrsstudenten eine Semesterarbeit zum Thema Mobilitätsmanagement durchgeführt. Dabei sind 99 mögliche Massnahmen ermittelt worden, welche auf die räumlichen und verkehrlichen Bedürfnisse der Region Bern-Mittelland passen.

Ziel ist, dass die Gemeinden innerhalb der Sektoren, mit Unterstützung der RKBM, sich aus diesen 99 Massnahmen ein Paket mit Mobilitätsmanagementmassnahmen schnüren und gemeinsam ein Controlling aufbauen, um ihrem Massnahmenpaket zum Erfolg zu verhelfen.

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
1	Studie			01.01.2024	31.12.2027	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
RKBM	RKBM	TBA-OIK; Gemeinden; betroffene TU	Vororientierung	–	0.3	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG

4.1.4 Dokumentationsblätter nationale Massnahmen Verkehr

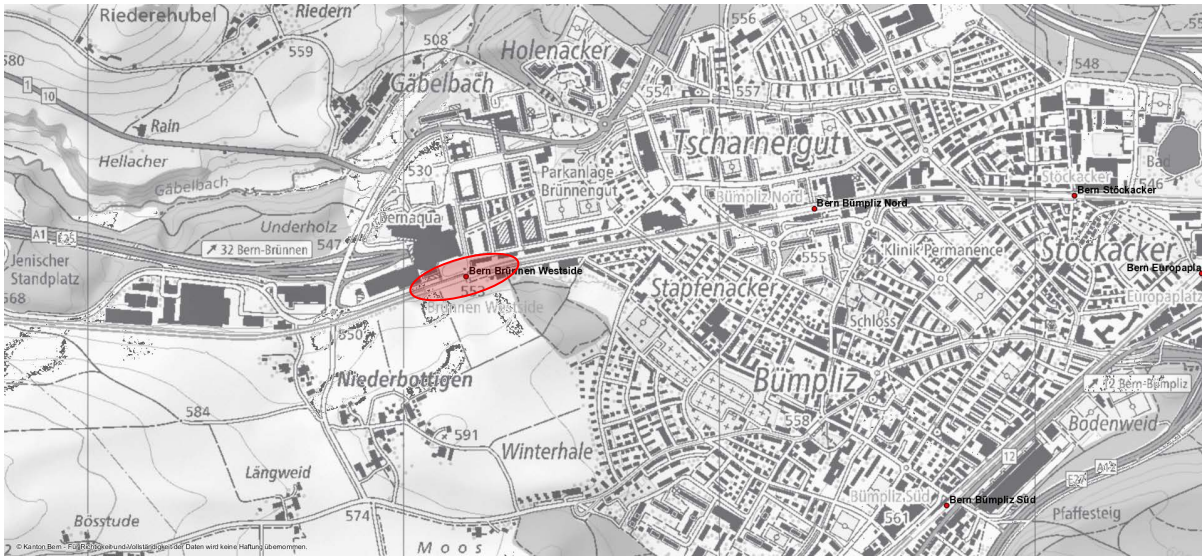
Übersicht

RGSK-Nr. (BM.)	Massnahme / Titel	Nationale Referenz-Nr.	Priorität			Seite
			2024- 2027	2028- 2031	ab 2032	
	Einzelmassnahmen Nationale Massnahmen ÖV					
ÖV-Nat.1	Bern Brünnen, Wendegleis	AS25G0001IB2		X		605
ÖV-Nat.2	Bern, Holligen – Entflechtung	AS25F0001IA	X			606
ÖV-Nat.3	Wankdorf Süd – Ostermündigen, Entflechtung	AS25G0001IA	X			608
ÖV-Nat.4	BLS, Haltestelle Kleinwabern	AS35C04BLS01	X			609
ÖV-Nat.5	Vidmarhallen – Liebefeld – Köniz Doppel- spurausbau	AS35B08BLS02		X		610
ÖV-Nat.6	Münsingen, Wendegleis	AS25G0001IC	X			611
ÖV-Nat.7	RBS, Bern – Deisswil Angebotsausbau Personenverkehr HVZ	AS35B09RBS01		X	X	612
ÖV-Nat.8	RBS, Bern – Gümligen Siloah Taktverdichtung HVZ	AS35B09RBS02		X		613
ÖV-Nat.9	RBS, Bern – Zollikofen Angebotsausbau Personenverkehr HVZ	AS35B09RBS01			X	614
	Einzelmassnahmen Nationale Massnahmen MIV					
MIV-Nat.1	Bern Wankdorf – Schönbühl, 8-Spur- Ausbau (inkl. Anpassung A6-Anschluss Schönbühl)	OB 4.1.1	X	X		615
MIV-Nat.2	Ittigen / Zollikofen, Halbanschluss Grauholz	OB 4.1.2	sistiert			
MIV-Nat.3	Schönbühl – Kirchberg, 6-Spur-Ausbau	OB 4.1.3			X	618
MIV-Nat.4	Bern Weyermannshaus – Wankdorf, Erweiterung	OB 4.1.4	noch zu definieren			
MIV-Nat.5	Bern Wankdorf – Muri, Pannestreifenum- nutzung	OB 4.1	2021			620
MIV-Nat.6	Bern Wankdorf – Muri, Bypass Bern Ost	OB 4.1.5			X	621
MIV-Nat.7	Verkehrsknoten Wankdorf mit separater Führung des Langsamverkehrs (BUGAW)	OB 4.1.7	X			622
MIV-Nat.8	Muri – Rubigen, 6-Spur-Ausbau	OB 4.1			X	624
MIV-Nat.9	Muri und Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz		X			625

Bern Brünnen, Wendegleis

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.ÖV-Nat.1	AS25G0001IB2	4. Generation	2028

Karte:



Beschreibung

In Bern Brünnen wird ein 3. Gleis erstellt, welches für das Wenden der S-Bahn benötigt wird. Dank diesem Gleis kann ein attraktiver Viertelstundentakt zwischen Wankdorf, Bern und Bern Brünnen mit Halt an allen Stationen eingeführt werden. Die Entwicklungsgebiete Bern Brünnen, Europaplatz und Wankdorf erhalten so eine schnelle und häufige Direktverbindung

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Bern Brünnen, Europaplatz, der Bahnhof Bern und Bern Wankdorf sind wichtige Mobilitätsdrehscheiben der Agglomeration Bern und es bestehen gute Umsteigemöglichkeiten insbesondere auf andere S-Bahnlinien auf den Fernverkehr und auf den öffentlichen Feinverteiler. Auch die Anbindung des V-loververkehrs ist bei allen Haltestellen von hoher Qualität.

Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen in der Umgebung

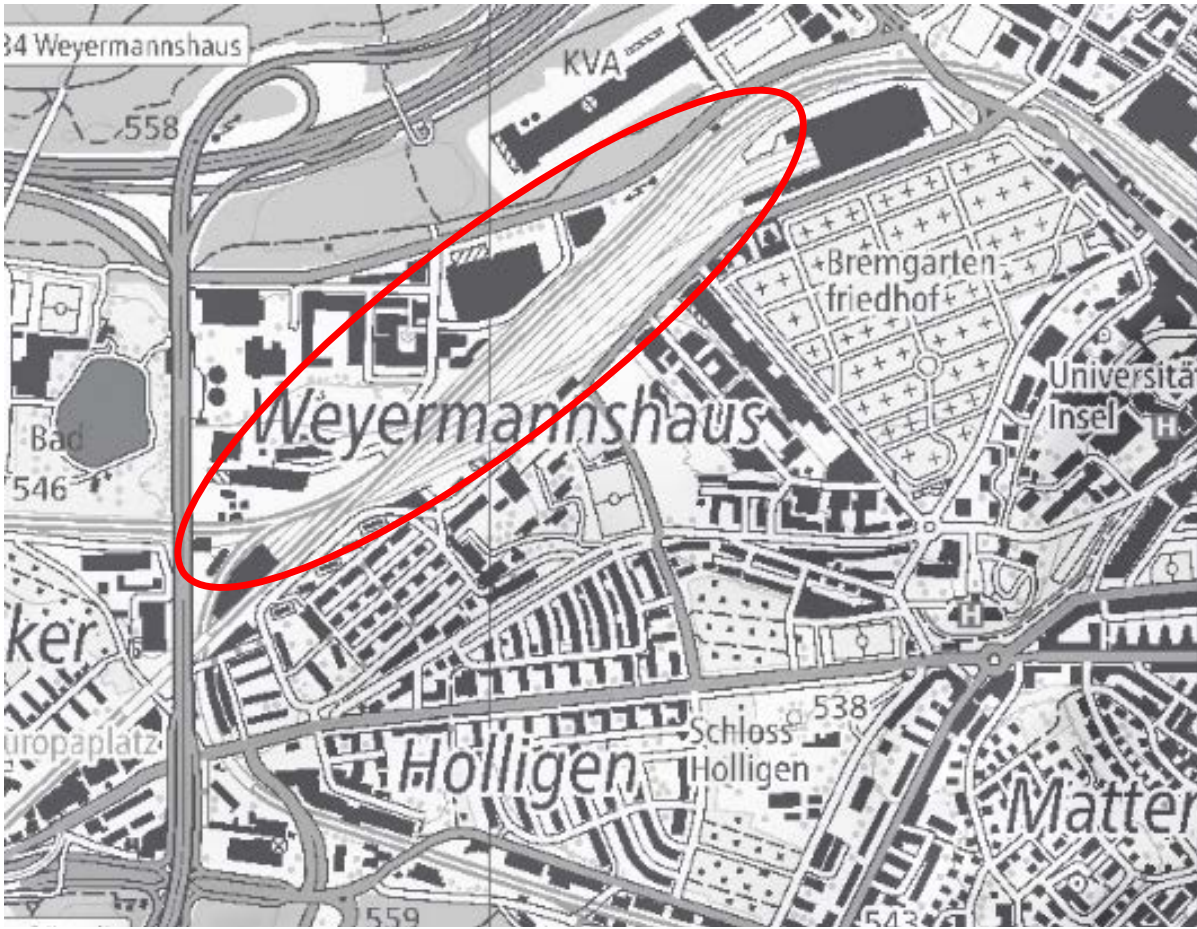
Beispiele von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten, die von der Taktverdichtung profitieren:

- Bern, Mühledorfstrasse / Bahnhof Bümpliz Nord	BM.S-UV.1.12
- Bern, Weyermannshaus Ost	BM.S-UV.1.14
- Bern, Weyermannshaus West	BM.S-UV.1.15
- Bern, Ausserholligen VI (ewb/BLS-Areal)	BM.S-UV.1.16
- Bern, BBL-Areal Fellerstrasse	BM.S-UV.1.18
- Bern, Carlo Bernasconi-Areal	BM.S-UV.1.21

Bern, Holligen: Entflechtung

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.ÖV-Nat.2	AS25F00011A	4. Generation	2024

Karte:



Beschreibung

Bau eines Bauwerks zur Entflechtung der Bahnlinien in Richtung Neuenburg, Freiburg und Belp/Schwarzenburg im Bereich Weyermannshaus - Holligen.
 Die Bahnanlage wird grösstenteils auf den heute von der Bahn genutzten Flächen realisiert. Verbunden mit der Entflechtung ist die Verschiebung der heutigen Haltestelle Stöckacker ins Gebiet Europaplatz mit einem Zugang von der neuen LV-Verbindung unter der A12.
 Mit der Entflechtung kann das Bahnangebot deutlich verbessert werden: 15'-Takt Flamatt - Münsingen und Bern - Niederscherli, sowie Durchbindungen ab Brünnen in Richtung Gümligen - Langnau. Weiter ist ein Halbstundentakt des Fernverkehrs Bern - Neuchâtel möglich. Mehrere dieser Angebotsverbesserungen können nur umgesetzt werden wenn zudem die Entflechtung Wankdorf – Ostermündigen, die Entflechtung Gümligen und das Wendegleis in Münsingen realisiert sind.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

An den drei Bahnhofstellen Europaplatz bestehen Umsteigemöglichkeiten unter den S-Bahnen, dem städtischen Tram- und Busnetz sowie dem regionalen Busverkehr. Diese Schnittstelle wird unter Federführung der Stadt Bern bearbeitet.

Weitere Massnahmen im Umfeld, mit Schnittstelle Entflechtung Holligen:

- Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge BM.ÖV-Ort.2
- Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viaduktes A12 Ausserholligen BM.ÖV-Str.2
- Stadt Bern, Anschlussstrecken an die Fuss- und Veloverbindung Passerelle Steigerhubel BM.LV-Ü.21.38

Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen in der Umgebung

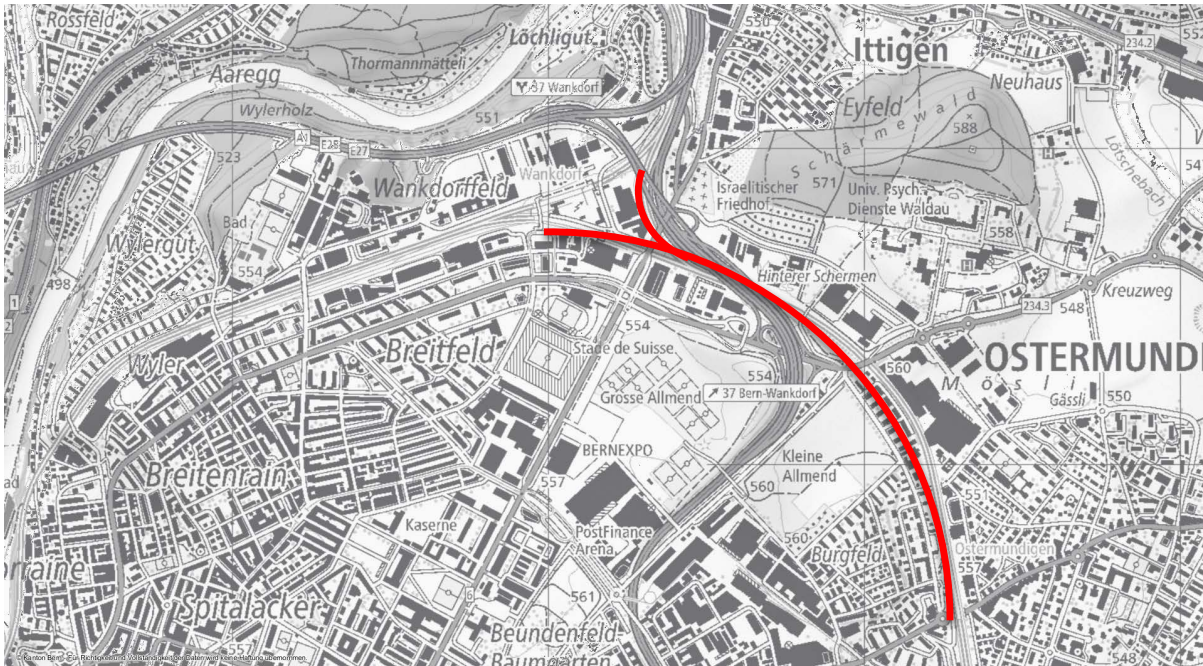
Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, die von einer Entflechtung profitieren, sind z. B.:

- Bern, Weyermannshaus Ost	BM.S-UV.1.14
- Bern, Weyermannshaus West	BM.S-UV.1.15
- Bern, Ausserholligen VI (ewb/BLS-Areal)	BM.S-UV.1.16

Wankdorf Süd - Ostermündigen, Entflechtung

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.ÖV-Nat.3	AS25G0001IA	4. Generation	2024

Karte:



Beschreibung

Um die im Ausbauschnitt AS2025 hinterlegten Angebotsverdichtungen für den S-Bahn, Fern- und Güterverkehr realisieren zu können, projiziert die SBB im Auftrag des Bundes zwischen Wankdorf Süd und Ostermündigen ein niveaufreies Entflechtungsbauwerk. Konkret: Unter den Gleisen, die unter der bestehenden Autobahnbrücke durchführen, soll ein Tunnel gebaut werden. So müssen Güter- und Personenzüge nicht mehr auf den gleichen Gleisen fahren.

Beim Personenverkehr sind mit dieser Infrastruktur folgende Angebotsverbesserungen möglich:

- Viertelstundentakt Bern – Münsingen der S-Bahn
- Halbstundentakt RE Bern – Münsingen – Spiez – Brig/Zweisimmen
- Halbstundentakte IC Bern – Interlaken und Bern – Brig
- Halbstundentakt Bern – Langnau der S-Bahn
- Stundentakt des RE Bern – Langnau - Luzern

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Das Projekt wird in Ostermündigen in enger Koordination mit dem Tram Bern - Ostermündigen und dem ÖV-Knoten Ostermündigen realisiert.

Weitere Massnahmen im Umfeld, mit Schnittstelle zur Entflechtung und ÖV-Aufwertung:

- Ostermündigen, Bahnhof Ostermündigen, PU Nord BM.LV-Ü.21.48

Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen

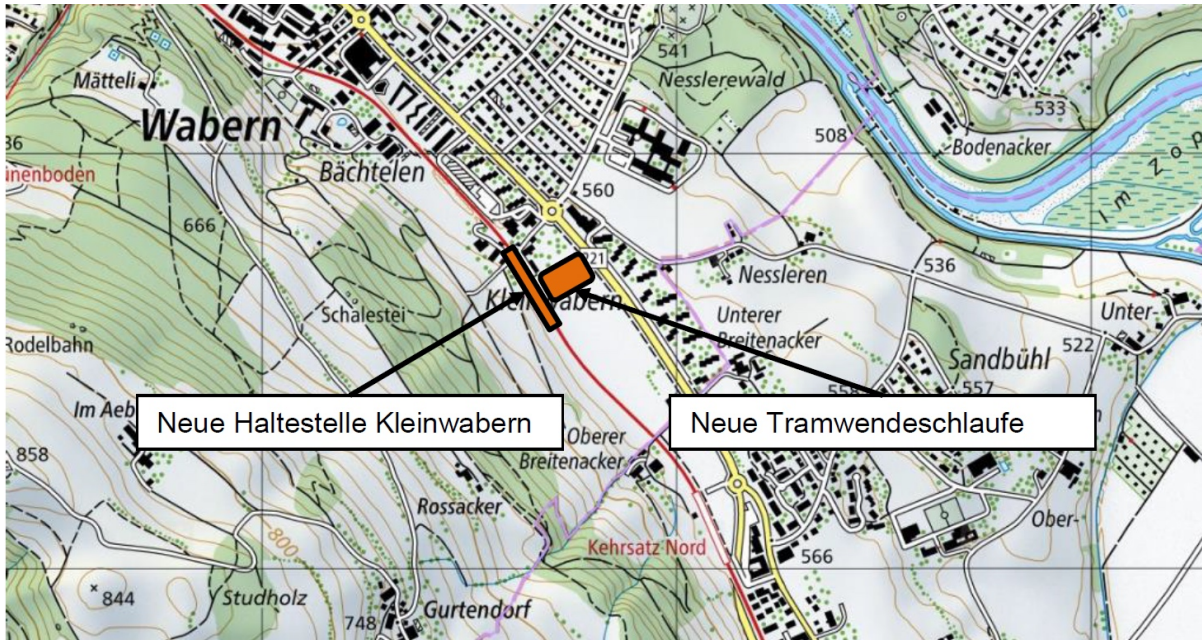
Beispiele von Siedlungsmassnahmen verschiedener Kategorien, die von einer Angebotsverdichtung profitieren, sind:

- | | |
|---|---------------|
| - div. Gebietsentwicklungen im Raum Bern Wankdorf | |
| - Ostermündigen, Bahnhof | BM.S-UV.1.122 |
| - Muri, Lischenmoos | BM.S-UV.1.117 |
| - Rubigen, Zunacher III | BM.S-VW.1.42 |
| - Münsingen, Hinterdorf ZPP J | BM.S-SW.1.17 |
| - Worb, Worb Zentrum | BM.S-UV.1.134 |
| - Konolfingen, Nestlé Nord | BM.S-VA.1.7 |

BLS, Haltestelle Kleinwabern

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.ÖV-Nat.4	AS35C04BLS01	4. Generation	2025

Karte:



Beschreibung

Im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Schiene, Ausbauschritt 2035 soll im Raum Kleinwabern eine neue Haltestelle gebaut werden. Sie liegt auf der Linie Bern – Belp – Thun am neuen Doppelspurabschnitt Frischingweg – Kehrtsatz Nord, auf Gemeindegebiet von Köniz. Die BLS Linien S3/S31 werden die neue Haltestelle im Viertelstundentakt bedienen. Das BLS-Projekt umfasst den Bau der Haltestelle mit zwei Aussenperrons à je 220 Meter Nutzlänge sowie den BehiG-konformen Zugang.

Das Projekt soll den Kundennutzen erhöhen, indem folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt werden:

- Umsetzung BehiG (Perronhöhe P55) und des Perronnutzlängen-Standards
- Optimaler Zugang zur Bahn (Personenfluss, Umsteigebeziehung Bahn / Tram / Bus etc.)
- Berücksichtigung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen rund um den Bahnhof

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Das Projekt steht in direkter Abhängigkeit zu den zwei Projekten Tramlinienverlängerung Kleinwabern (0351.3.058) sowie dem ÖV-Knoten Kleinwabern (0351.3.039). Letzteres umfasst den Bereich um die Tramwendeschleife resp. zwischen Tramwendeschleife und BLS-Haltestelle. Zusammen mit der Verlängerung der Tramlinie 9 bis Kleinwabern und einer optimierten Busanbindung der Linien 22, 29 und 340 soll in diesem Bereich ein attraktiver Umsteigeknoten entstehen. Die drei Projekte sind eingebettet in das Arealentwicklungsgebiet Balsigermatte, in welchem ein bestens erschlossenes Wohn- und Arbeitsgebiet mit Sport- und Freizeitanlagen entstehen soll.

Weitere Massnahmen im Umfeld, die zur Aufwertung des Bahnhofs Kleinwabern beitragen:

- Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten) BM.ÖV-Ort.6.1

Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen

Die drei Projekte sind eingebettet in das Arealentwicklungsgebiet Balsigermatte, in welchem ein bestens erschlossenes Wohn- und Arbeitsgebiet mit Sport- und Freizeitanlagen entstehen soll. Weitere wichtige Siedlungsentwicklungen verschiedener Kategorien im Fokusraum «Wabern/Kehrtsatz» sind:

- Köniz Wabern, Bundesareal METAS BM.S-UV.1.106
- Köniz, Zentrum Kleinwabern (C-Horizont) BM.S-UV.1.107
- Köniz Wabern, Nesslerenweg/METAS BM.S-SW.1.12
- Köniz Wabern, Balsigergut BM.S-VA.1.6

Vidmarhallen - Liebefeld - Köniz Doppelspurausbau

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplante Inbetriebnahme
BM.ÖV-Nat.5	AS35B08BLS02	4. Generation	2029

Karte:



Beschreibung

Mit dem Bau der Doppelspur Vidmarhallen - Liebefeld - Köniz sollen die Voraussetzungen für den Viertelstundentakt der S6 zwischen Bern und Niederscherli geschaffen werden. Mit diesem Angebotsausbau soll einerseits das S-Bahn-Angebot attraktiver werden und gleichzeitig sollen nachfragegerechte Kapazitäten geschaffen werden. Neu sollen einstöckige Züge eingesetzt werden.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Mit dem Projekt soll das Angebot der S-Bahn Bern deutlich verbessert werden. Im Korridor Köniz–Bern besteht bereits heute eine sehr hohe Passagiernachfrage auf dem Bus- und Bahnliniennetz. So ist die Buslinie 10 eine der am stärksten frequentierten Linien der Agglomeration. Mit dem Doppelspurausbau kann auf Seite der Bahn das Angebot ausgebaut werden, so dass den im Korridor erforderlichen Transportkapazitäten entsprochen werden kann.

Weitere Massnahmen im Umfeld, die zur Aufwertung des ÖV sowie Fuss- und Veloverkehrs im Raum Liebefeld beitragen:

- Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	BM.ÖV-Ort.7.2
- Köniz, Fuss-/Veloverbindung S-Bahnhaltestelle Köniz-Sägestrasse	BM.LV-Ü.21.21
- Köniz, Fuss-/Velounterführung Stationsstrasse	BM.LV-Ü.22.12
- Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, Thomasweg-Kohlenweg	BM.LV-Ü.22.14
- Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6	BM.LV-Ü.26

Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, die von der Angebotsverdichtung im Fokusraum «Köniz/Liebefeld» profitieren, sind z. B.:

- Köniz, Zentrum Niederscherli	BM.S-UV.1.104
- Köniz, Liebefeld Mitte	BM.S-UV.1.91
- Köniz, Liebefeld Thomasweg	BM.S-UV.1.93

Münsingen, Wendegleis

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.ÖV-Nat.6	AS25G0001IC	4. Generation	2024

Karte:



Beschreibung

In Münsingen wird in enger Abstimmung mit der Entwicklung des Bahnhofumfelds ein Wendegleis und ein Abstellgleis für den Fernverkehr in Mittellage erstellt. Dank diesem Wendegleis kann ein Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Flamatt und Münsingen eingeführt werden, was schnelle und häufige Verbindungen zwischen dem Regionalzentrum Münsingen, Gümligen, den Entwicklungsgebieten in Ostermundigen, im Wankdorf, im Bümpliz Süd und in Niederwangen ermöglicht.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

In Münsingen entstehen mit dem Bahnprojekt gute Querungsmöglichkeit der Bahn für den Fuss-/ Veloverkehr und attraktive Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn. Die Haltestellen Münsingen, Gümligen, Ostermundigen, Wankdorf, Bern, Europaplatz, Bümpliz Süd und Niederwangen sind wichtige Mobilitätsdrehscheiben mit Umsteigemöglichkeiten zwischen S-Bahnen, dem Fernverkehr, der Feinerschliessung mit Bus und Tram sowie guten Anbindungen des Fuss-/Veloverkehrs.

Weitere Massnahmen im Umfeld, welche zur Gesamtaufwertung des Bahnhofs Münsingen beitragen:

- Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zugang Fuss- und Veloverkehr PU Nord	BM.LV-Ü.21.42
- Münsingen, Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen	BM.LV-Ü.21.47
- Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West	BM.ÖV-Ort.4
- Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof	BM.ÖV-Ort.6.4

Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen

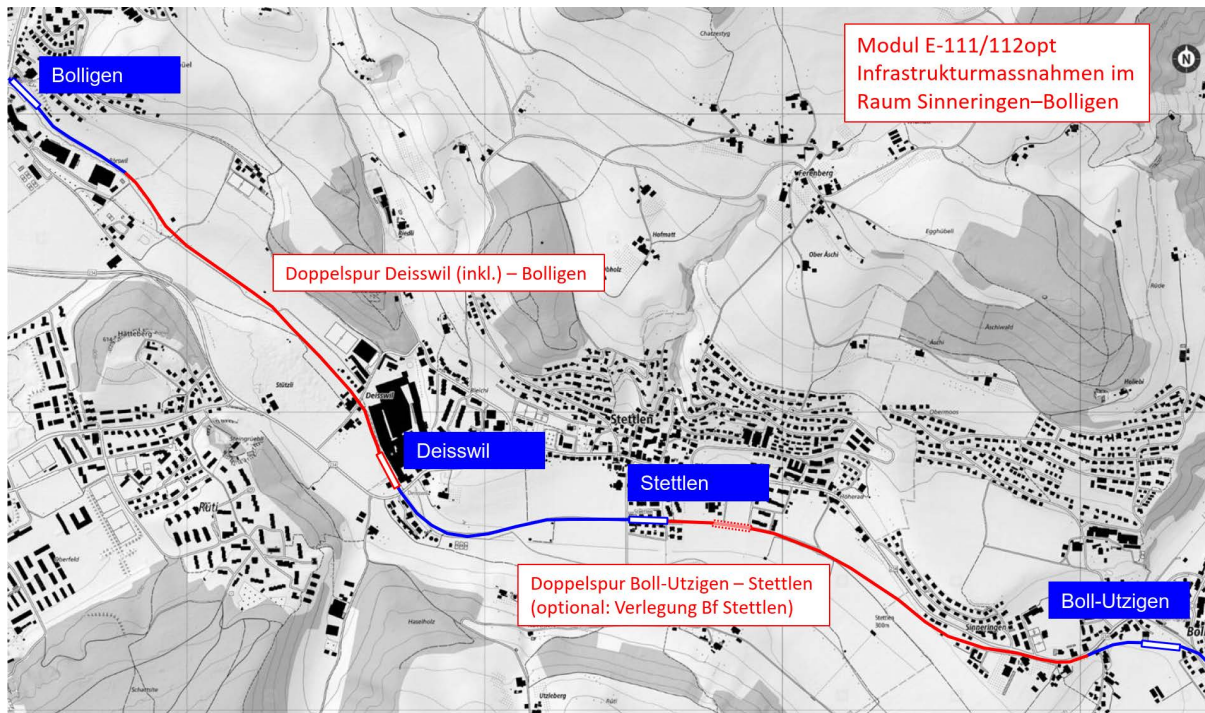
Beispiele von Siedlungsmassnahmen verschiedener Kategorien, die von einer Angebotsverdichtung profitieren, befinden sich mehrheitlich in den Fokusräumen «Münsingen», «Raum Bern Ost/Muri», «Ostermundigen» und im «Raum Niederwangen». Dies sind u. a.:

- Münsingen, Bahnhof ZPP B	BM.S-UV.1.115
- Münsingen, Mäder	BM.S-UV.1.116
- Münsingen, Bahnhofplatz	BM.S-VIV.1.8
- Muri, Lischenmoos	BM.S-UV.1.117
- Ostermundigen, Bahnhof	BM.S-UV.1.122
- Bern, RUAG-Areal (Business Park Bern)	BM.S-UV.1.4
- div. Gebietsentwicklungen im Raum Bern Wankdorf	

RBS, Bern - Deisswil Angebotsausbau Personenverkehr HVZ

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplante Inbetriebnahme
BM.ÖV-Nat.7	AS35B09RBS01	4. Generation	2032

Karte:



Beschreibung

Mit den Ausbauten zwischen Deisswil und Boll-Utzingen kann der 7½-Minutentakt zwischen Bern und Deisswil eingeführt werden. Die Verlängerung der Verdichtungszüge sind aufgrund der Umnutzung des Bernaparks in Deisswil nötig, damit ausreichende Kapazitäten vorhanden sind. Dank neuen Doppelspuren kann die Taktlage der S7 so angepasst werden, dass die Taktverdichtung für Deisswil mit unveränderten Produktionsmittel gefahren werden kann.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die Strecke der S7 gilt seit Jahrzehnten als etablierte «City-Schiene Nord» zwischen Bern, Worblaufen und Bolligen/Deisswil resp. Zollikofen. Mit dem Doppelspurausbau kann auf Seite der Bahn das Taktangebot ausgebaut werden, so dass den im Korridor erforderlichen Transportkapazitäten für eine attraktive ÖV-Erschliessung entsprochen werden kann.

Weitere Massnahmen, welche zur verkehrlichen Gesamtaufwertung des Raumes beitragen:

- Umsetzung Velohauptroute Worb – Deisswil BM.LV-Ü.21.28

Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen

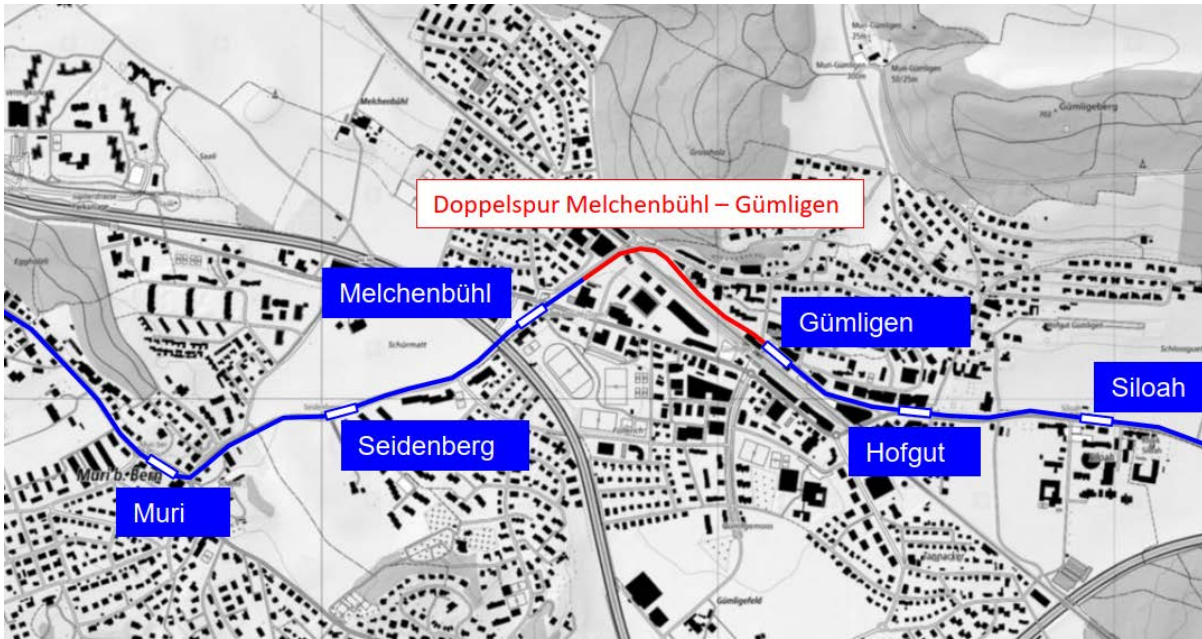
Mit dem Ausbau wird der Fokusraum «Worbental» im Agglomerationsgürtel mit den Zentren der Agglomeration besser verbunden. Beispiele von Siedlungsmassnahmen verschiedener Kategorien in der Umgebung, welche von einem Ausbau und einer verbesserten Erschliessung mit dem ÖV profitieren, sind:

- Stettlen, Bernapark BM.S-UV.1.126
- Bolligen, Bahnhof BM.S-UV.1.68
- Vechigen, Kern Boll Süd BM.S-UV.1.129
- Vechigen, Boll Diessenberg I/II BM.S-SW.1.23/24
- Stettlen, Bernstrasse Nord BM.S-VW.1.44
- Stettlen, ViV Bernapark BM.S-VIV.1.9

RBS, Bern - Gümligen Siloah Taktverdichtung HVZ

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplante Inbetriebnahme
BM.ÖV-Nat.8	AS35B09RBS02	4. Generation	2029

Karte:



Beschreibung

Zwischen Bern und Worb verkehren die Tram heute in den Hauptverkehrszeiten im 10'-Takt. Zwischen Gümligen und Bern ist dieses Taktintervall in Zukunft ungenügend. Mit dem Bau einer Doppelspur zwischen Melchenbühl und Gümligen kann zwischen Bern und Siloah neu der 7½'-Takt angeboten werden, zwischen Siloah und Worb verkehren die Tram im Viertelstundentakt. Die Kapazitäten können so bedarfsgerechter gestaltet werden.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Gümligen ist eine wichtige Mobilitätsdrehscheibe und ein Umsteigepunkt zwischen der S-Bahn und der Tramlinie 6 nach Worb und Muri – Bern. Der dichtere Takt zwischen Gümligen und Bern verbessert die Umsteigeverhältnisse und verbessert dadurch die Erreichbarkeit der südöstlichen Quartier von Bern aus dem Aaretal und dem Emmental.

Weitere Massnahmen im Umfeld, die untereinander zu koordinieren sind:

- Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz BM.MIV-K.1

Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen

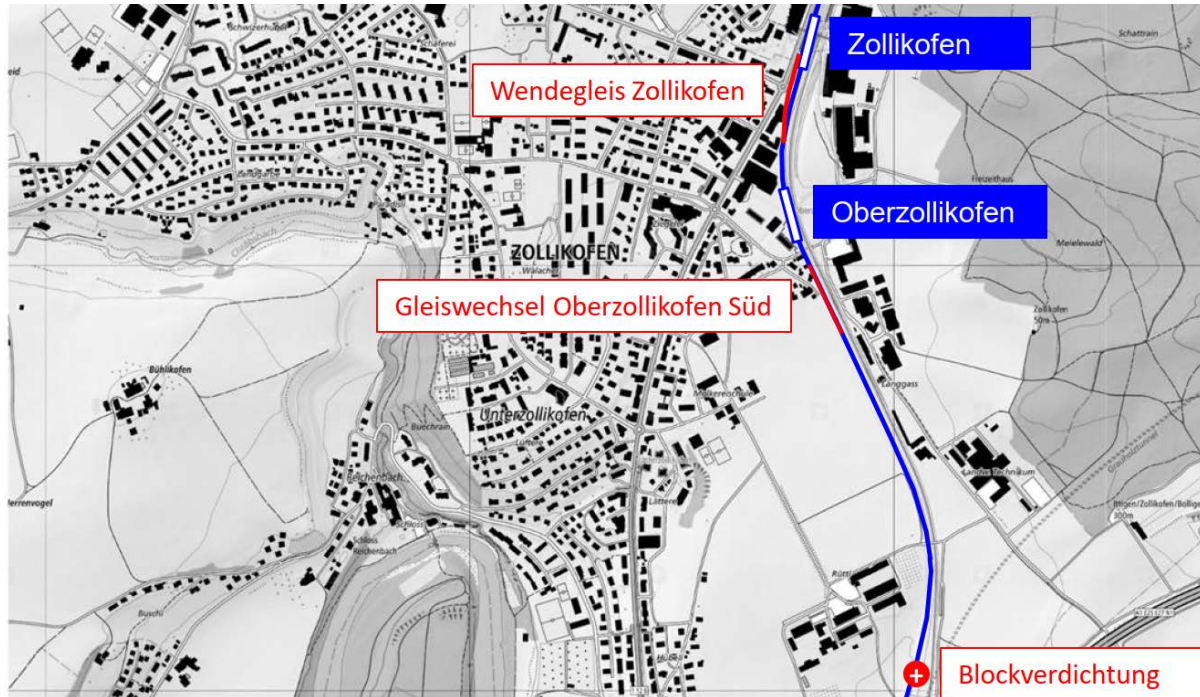
Beispiele von Siedlungsmassnahmen verschiedener Kategorien in der Umgebung, die von der Taktverdichtung profitieren, sind:

- Muri, Lischenmoos BM.S-UV.1.117
- Muri, Vordere Thunstrasse BM.S-UV.1.120
- Bern, Chantier Korridor A6 Süd (Muristrasse) BM.S-UV.1.31
- Muri, Schürmatt BM.S-VW.1.36
- Muri, BE-Ost (C-Horizont) BM.S-VW.1.37

RBS, Bern - Zollikofen Angebotsausbau Personenverkehr HVZ

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplante Inbetriebnahme
BM.ÖV-Nat.9	AS35B09RBS01	4. Generation	2033

Karte:



Beschreibung

Mit einem Wendegleis in Zollikofen, einem Gleiswechsel südlich von Oberzollikofen und einer Blockverdichtung zwischen Worblaufen und Oberzollikofen, kann der 7.5-Minutentakt zwischen Bern und Zollikofen für alle Stationen mit Ausnahme von Felsenau. Dadurch können die im Zeithorizont 2030 absehbaren Kapazitätsengpässe behoben werden.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Das parallel zur Bahn verlaufende kantonale Strassennetz kann insbesondere in den Hauptverkehrszeiten temporäre Überlastungen aufweisen. Die Bahnverbindung zwischen Zollikofen und dem Bahnhof Bern stellt die zuverlässigste und schnellste Verbindung dar. In Bern, Worblaufen, und Zollikofen bestehen gute Umsteigemöglichkeiten auf Linien des öffentlichen Verkehrs.

Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen

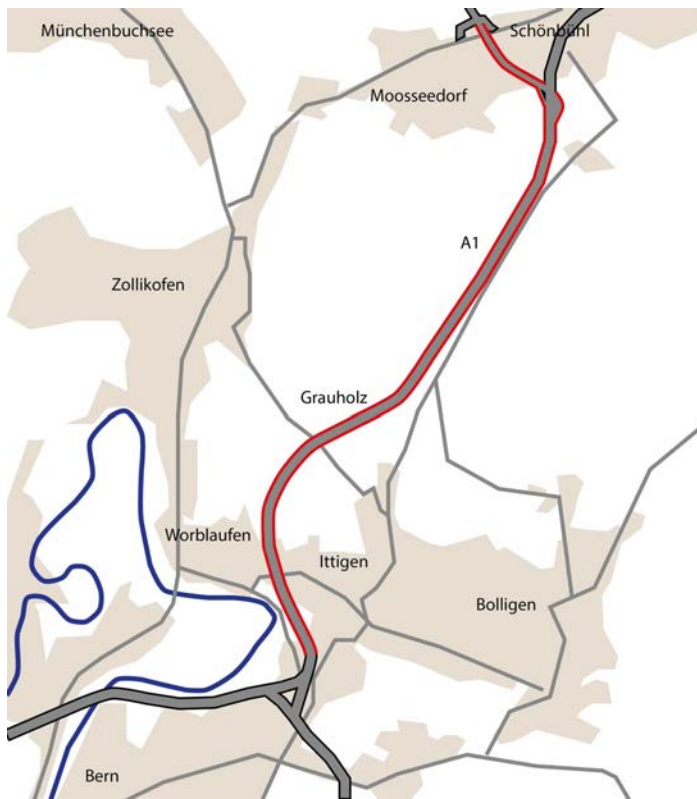
Mit dieser Verkehrsmassnahmen wird der südliche Teil des Fokusraums «Zollikofen/Moosseedorf/Urtenen-Schönbühl» und die dort hauptsächlich geplanten Siedlungsmassnahmen Arbeiten besser an das übergeordnete ÖV-Netz angebunden. Beispiele von Siedlungsmassnahmen verschiedener Kategorien in der Umgebung, die von diesem Angebotsausbau profitieren, sind:

- Zollikofen, Meielen Nord	BM.S-UV.1.136
- Zollikofen, Meielen Süd	BM.S-UV.1.137
- Zollikofen, Bernstrasse-Bahnlinie-Kreuzstrasse	BM.S-UV.1.135
- Bern, Tiefenau	BM.S-UV.1.50
- Ittigen, Entwicklungsgebiet Ittigen-Worblaufen	BM.S-UV.1.82
- Zollikofen, Meielen Ost (C-Horizont)	BM.S-VA.1.32
- Zollikofen, Steinbachgrube (C-Horizont)	BM.S-VW.1.59

Bern Wankdorf – Schönbühl, 8-Spur-Ausbau (inkl. Anpassung A6-Anschluss Schönbühl)

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.MIV-Nat.1	OB 4.1.1	4. Generation	2027

Karte:



Beschreibung

Zwischen der Verzweigung Wankdorf und der Verzweigung Schönbühl erfolgt eine Engpassbeseitigung. Hierfür wird die N01 von sechs auf acht Fahrstreifen ausgebaut. Die Engpassbeseitigung umfasst auch den Abschnitt der N06 von der Verzweigung Schönbühl bis zum Anschluss Schönbühl. Dieser Abschnitt wird von vier auf sechs Fahrstreifen erweitert. Infolge der Verbreiterung werden zusätzlich zum Trassee diverse Überführungen, Stützmauern und Lärmschutzwände neu erstellt. Zudem werden eine Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) realisiert und eine bestehende erneuert, diverse Unterführungen verlängert beziehungsweise instandgesetzt sowie die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen auf den neusten Stand gebracht.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

- VM Region Bern Nord 0351.2.093
- Der 8-Spur-Ausbau ist nötig für ein funktionierendes übergeordnetes Verkehrsmanagement im Raum Bern Nord (Koordinationsbedarf).
- Ittigen / Zollikofen, Halbanchluss Grauholz BM.MIV-Nat.2

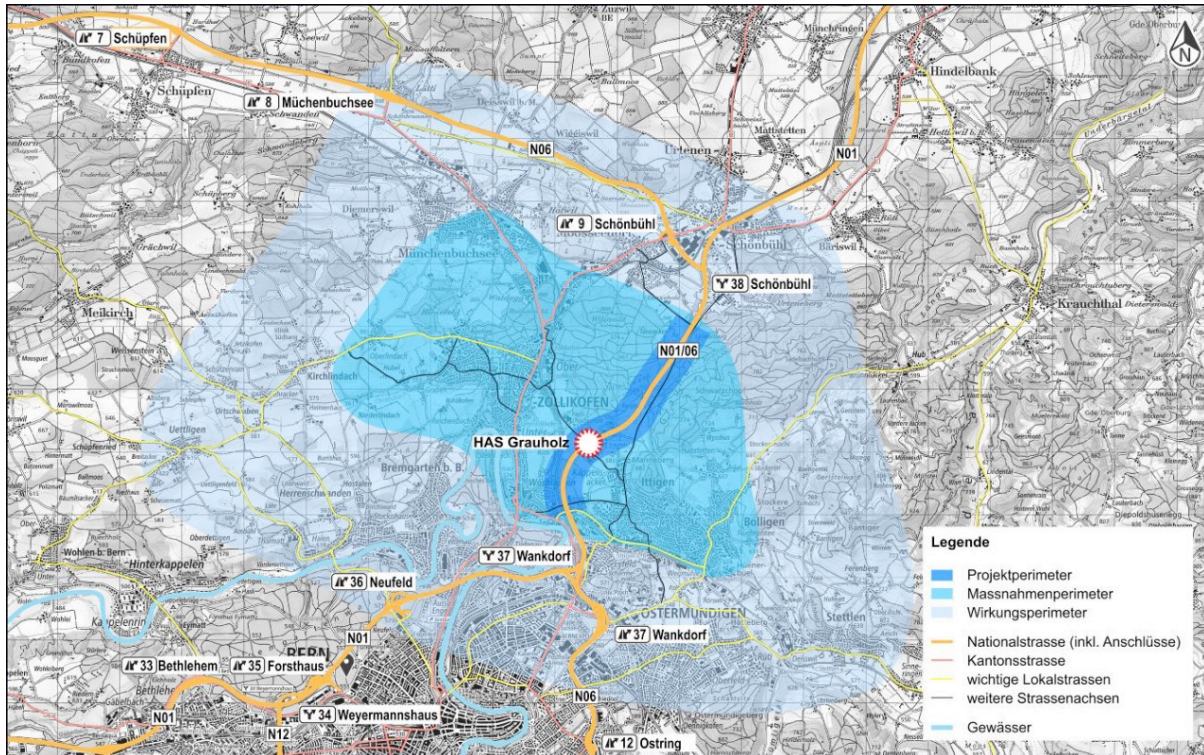
Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen

Der 8-Spur-Ausbau führt zu einer verkehrlichen Verlagerung vom und Entlastung des untergeordneten Strassennetzes im gesamten nördlichen Raum der Kernagglomeration und des Agglomerationsgürtels. Davon profitieren vor allem die beiden Fokusräume «Raum Wankdorf» und «Zollikofen/Moosseedorf/Urtenen-Schönbühl» mit den beiden kantonalen Entwicklungsschwerpunkten Bern Wankdorf und Zollikofen/Münchenbuchsee. In diesen Fokusräumen, aber auch in Ittigen und Münchenbuchsee, sind eine Vielzahl grösserer und kleinerer Siedlungsmassnahmen eingebettet. Daneben profitieren die ViV-Standorte im ESP Moosbühl, das Shopyland und das Coop an der Standstrasse in Urtenen-Schönbühl von der Massnahme.

Ittigen / Zollikofen, Halbanschluss Grauholz

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.MIV-Nat.2	OB 4.1.2	4. Generation	Sistiert bis auf weiteres

Karte:



Beschreibung

Ein separates Projekt zum Halbanschluss Grauholz wurde, losgelöst vom 8-Spurausbau, gestartet. Aufgrund von Projektpriorisierungen durch das ASTRA, wurde der Halbanschluss Grauholz bis auf weiteres sistiert, da der HAS Grauholz in die Kategorie „Ausbauten zugunsten Dritter“ gehört und somit die geringste Priorität aufweist.

Die Studie zur verkehrlichen Machbarkeit wurde im 2020 durchgeführt. Im Rahmen der Analyse zur Ausgestaltung des Halbanschlusses Grauholz wurde eine breite Palette von unterschiedlichen Varianten untersucht. Es hat sich gezeigt, dass die verkehrliche Wirkung eines HAS Grauholz im unmittelbaren Bereich der Raststätte Grauholz bzw. leicht südlich davon am grössten ist. Die vorliegende Untersuchung zeigt aber auch, dass der HAS Grauholz für positive und negative Effekte sowohl auf der Nationalstrasse als auch auf dem untergeordneten Verkehrsnetz sorgt.

Insgesamt erfolgt eine Verkehrsverlagerung vom untergeordneten Verkehrsnetz auf die Nationalstrasse, was grundsätzlich wünschenswert ist. Die Auslastung der Nationalstrasse nimmt dadurch aber in ohnehin kritischen Abschnitten weiter zu, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit und die Stausituation auswirkt.

Um die Verkehrsverlagerung vom untergeordneten Strassennetz sicherzustellen und Wohnquartiere von ungewolltem Verkehr zu schützen, sind verkehrlich flankierende Massnahmen notwendig. Welcher Variante der Vorzug zu geben ist und wie der HAS Grauholz im Detail ausgestaltet werden muss, wäre in einem detaillierten Variantenstudium zu prüfen, bei welchem vor allem bauliche und technische Aspekte sowie die Kosten zu untersuchen wären. Der zusätzliche Halbanschluss «Grauholz» ist eine Forderung der Region und muss hinsichtlich der erwarteten Verschärfung der Engpassproblematik [der Nationalstrasse] westlich der Verzweigung Bern Wankdorf vertieft untersucht werden.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Zu koordinieren mit:

- VM Region Bern Nord	0351.2.093
- Bern Wankdorf – Schönbühl, 8-Spur-Ausbau (inkl. Anpassung A6-Anschluss Schönbühl)	BM.MIV-Nat.1
- Region Bern-Mittelland, Studie Verkehrsdrehscheiben/Mobilitätshubs	BM.KM-Ü.1.1

Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen

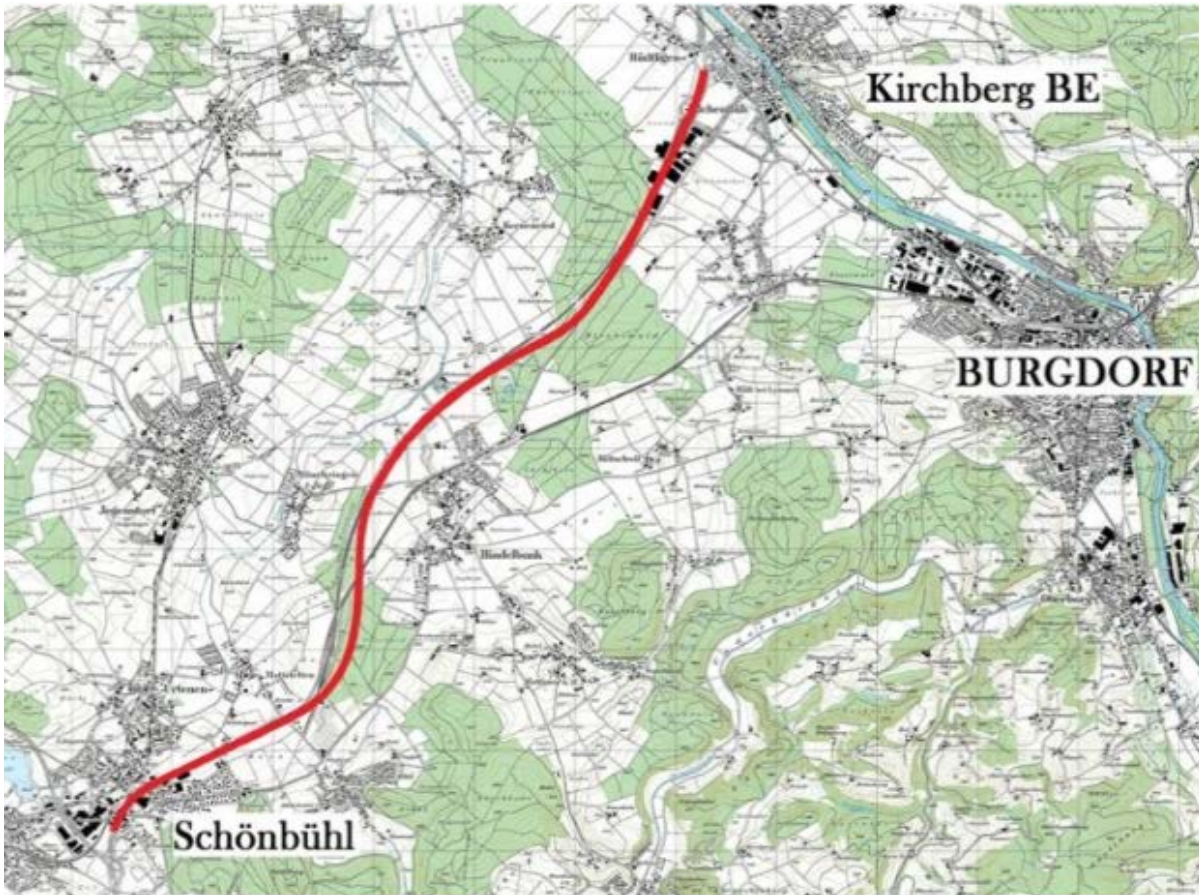
Wie bei einem 8-Spur-Ausbau profitieren die beiden Fokusräumen «Raum Wankdorf» und «Zollikofen/Moosseedorf/Urtenen-Schönbühl» mit den beiden kantonalen Entwicklungsschwerpunkten Bern Wankdorf und Zollikofen/Münchenbuchsee von der verkehrlichen Entlastung des untergeordneten Verkehrsnetzes und von einer verbesserten Einbindung an das nationale Verkehrsnetz. In der nördlichen Kernagglomeration und dem Agglomerationsgürtel sind eine Vielzahl von unterschiedlichen Siedlungsmassnahmen Arbeiten und Wohnen geplant, u. a.:

- Zollikofen, Meielen Nord	BM.S-UV.1.136
- Zollikofen, Meielen Süd	BM.S-UV.1.137
- Zollikofen, Bernstrasse-Bahnlinie-Kreuzstrasse	BM.S-UV.1.135
- Zollikofen, Meielen Ost (C-Horizont)	BM.S-UV.1.82
- Ittigen, Areal «Buszentrum RBS»	BM.S-UV.1.75
- Ittigen, Areal «Im Park»	BM.S-UV.1.77
- Ittigen, Entwicklungsgebiet Papiermühle	BM.S-UV.1.80
- Ittigen, ZPP L «Ittigenfeld»	BM.S-VW.1.13

Schönbühl - Kirchberg, 6-Spur-Ausbau

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.MIV-Nat.3	OB 4.1.3	4. Generation	2033

Karte:



Beschreibung

Zwischen Schönbühl und Kirchberg ist die Nationalstrasse in den Spitzenzeiten stark ausgelastet. Deshalb wird ein Engpassbeseitigungsprojekt vorangetrieben. Die N01 wird von heute 4 auf künftig 6 Fahrstreifen erweitert. Wie beim Projekt Wankdorf – Schönbühl, wurde hierzu ein generelles Projekt ausgearbeitet und im Juli 2020 vom Bundesrat genehmigt.

Die Fahrstreifenergänzung wird um eine allgemeine Erneuerung der Infrastruktur ergänzt. Die Autobahn ist in diesem Abschnitt nach über 50 Betriebsjahren noch nie grundlegend saniert worden – mit Ausnahme des kurzen Teilstücks, das entlang der Bahn 2000-Strecke neu angelegt wurde. Die Sanierung ist rein infrastruktureller Art und betrifft beispielsweise Brückenbauwerke, Lärmschutzanlagen und die Strassenentwässerung auf den neuesten Stand zu bringen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Damit der Abschnitt nicht völlig kollabiert, und der Verkehr noch stärker auf die untergeordneten Strassen ausweicht, ist nach Auffassung des Kantons Bern und der beiden betroffenen Regionen Bern-Mittelland und Emmental die Kapazität koordiniert mit dem 8-Spur-Ausbau Wankdorf-Schönbühl (vgl. BM.MIV-Nat.1) und dem 6-Spur-Ausbau Luterbach - Härkingen (vgl. OA.MIV-Nat.1) bald zu erhöhen.

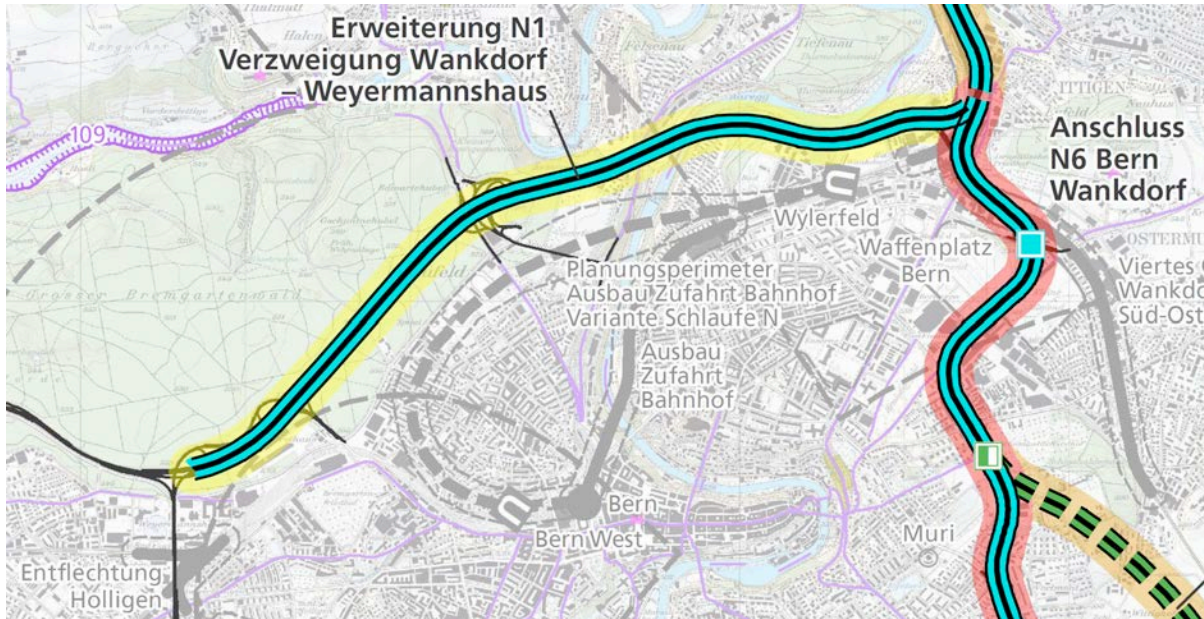
Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen

Der geplante 6-Spur-Ausbau trägt dazu bei, die untergeordneten Verkehrsnetze auf der überregionalen Entwicklungsachsen Richtung Biel sowie im Fokusraum «Zollikofen/Mooseedorf/Urtenen-Schönbühl» zu entlasten. Durch den Ausbau profitieren auf lokaler Ebene die in der nördlichen Agglomeration geplanten Siedlungsmassnahmen Wohnen und Arbeiten von einer verbesserten Anbindung an das übergeordnete Strassennetz, auf regionaler Ebene die Verbindung der Agglomerationen Bern und Burgdorf resp. Biel.

Bern Weyermannshaus – Wankdorf, Erweiterung

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.MIV-Nat.4	OB 4.1.4	4. Generation	unbestimmt

Karte:



Beschreibung

Der Abschnitt N1 zwischen Weyermannshaus und der Verzweigung Wankdorf wird gemäss Verkehrsprognose in Kürze an die Kapazitätsgrenzen gelangen. Das entsprechende Projekt sieht vor, den Abschnitt auf 8 Fahrstreifen zu erweitern. Das Herzstück bildet dabei der Felsenauiadukt. Der Ausbau des Abschnitts ist aus Sicht Bund eine Voraussetzung für die allfällige Realisierung eines Halbanchlusses Grauholz.

Das Vorhaben sieht einen Ausbau von 6 auf 8 Spuren vor. Im Sachplan Verkehr Infrastrukturteil Strasse wird das Vorhaben als Vororientierung geführt. Eine Konzeptstudie aus dem Jahr 2012 liegt vor. Im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (2018) ist das Vorhaben dem Realisierungshorizont 2040 zugewiesen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

- VM Region Bern Nord
 - VM Stadt Bern
- 0351.2.093
- 0351.3.128
(BM.NM-VM.3)

Die Vorstellungen von Bund und der Standortregion gehen auseinander. Daher sollen die Kapazitätsausbauten und die Auswirkungen auf das Verkehrssystem in der Stadt Bern zunächst umfassend geklärt werden. Koordinationsbedarf zwischen allen Projekten notwendig.

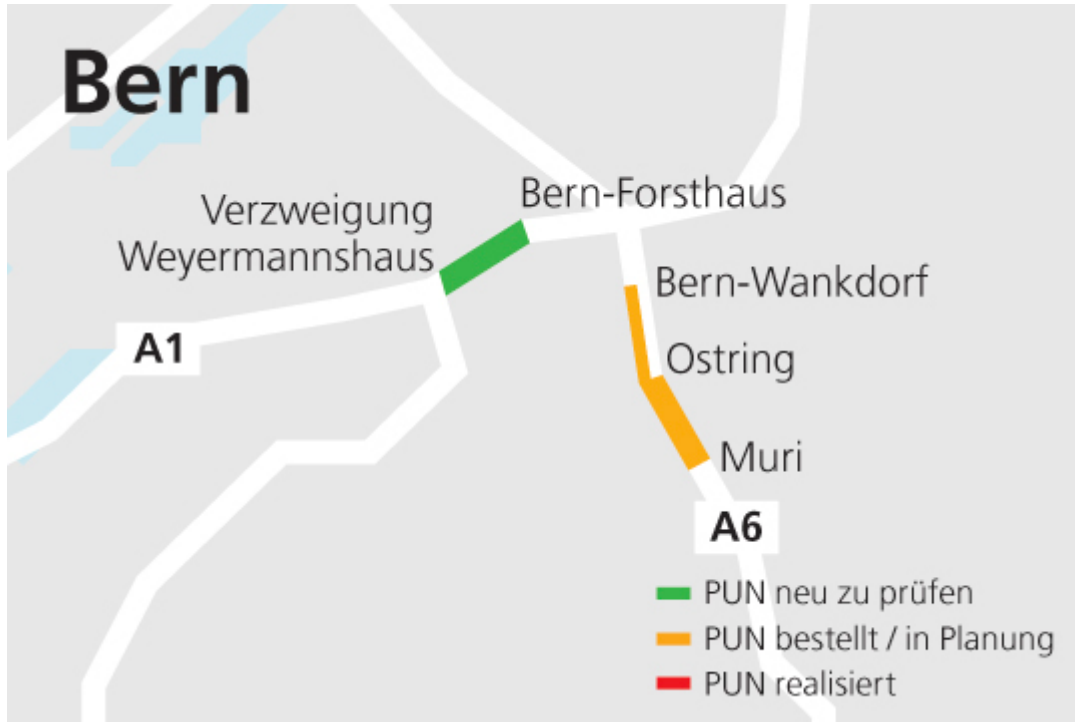
Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen

In den kommenden Jahren ist in der Kernagglomeration im Fokusraum «Raum Wankdorf» eine grosse Anzahl an Siedlungsmassnahmen vorgesehen. Damit wird im Norden der Kernagglomeration die Transformation und Verdichtung hin zu einem dichten und urbanen Stadtteil mit hoher Arbeitsplatzdichte vorangetrieben. Im Fokusraum Bern Holligen sind diverse Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Planung, in den kleineren Fokusräumen «Inselspital» und «Länggasse/Neufeld» zwischen Wankdorf und Holligen ebenfalls. Durch die Erweiterung der Umfahrung werden die städtischen Netze und Siedlungsgebiete vom Verkehr entlastet.

Wankdorf - Muri, Pannestreifenumnutzung

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.MIV-Nat.5	OB 4.1	4. Generation	Sommer 2021

Karte:



Beschreibung

Pannestreifenumnutzung N6 Verzweigung Bern Wankdorf – Muri: Temporäre Umnutzung des Pannestreifens auf einer Länge von ca. 7 km mit den dafür nötigen baulichen Massnahmen auf dem bereits 4-spurigen Abschnitt, Abschnitt Bern Wankdorf bis Bern Ostring nur in Fahrtrichtung Thun, Abschnitt Bern Ostring bis Muri in beiden Fahrtrichtungen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

VM Region Bern Nord	0351.2.093
VM Muri - Bern Südost	0351.3.130 (BM.NM-VM.1.1)
VM Stadt Bern	0351.3.128 (BM.NM-VM.3)

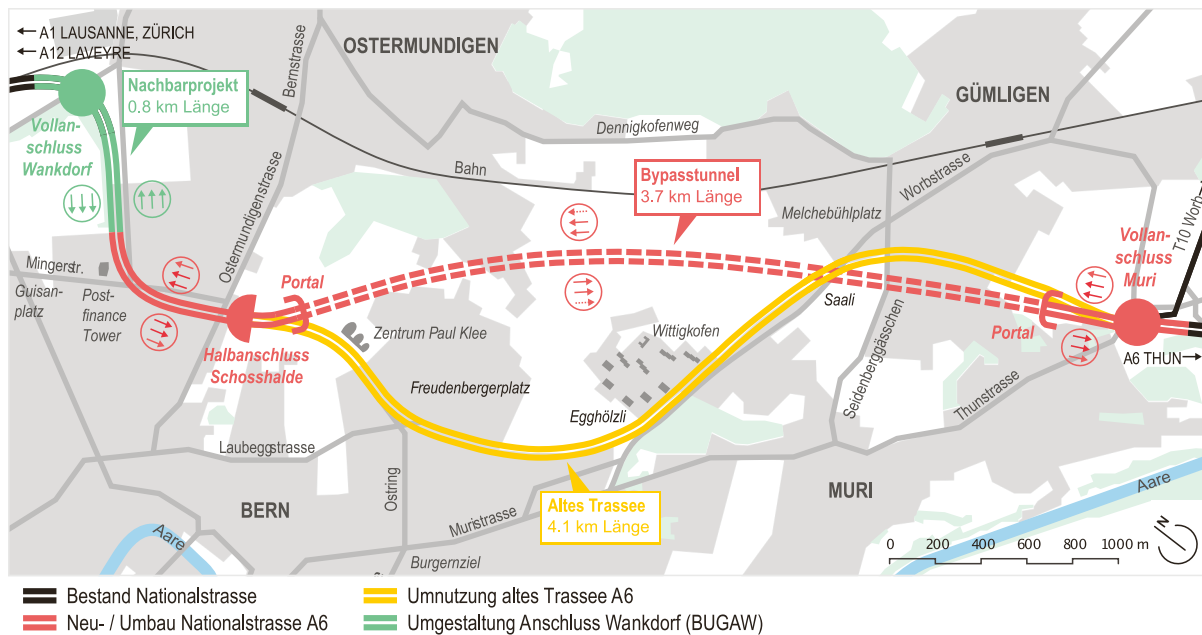
Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen

Sowohl im Fokusraum «Raum Wankdorf» als auch in den Fokusräumen «Ostermundigen» und «Raum Bern Ost / Muri» sind unzählige Siedlungsmassnahmen und damit eine Siedlungsentwicklung nach innen mittels Verdichtung und Umstrukturierung geplant, die von der nationalen Massnahme profitieren. Der Raum Wankdorf wird als Standort für Arbeitsplätze, Messen und Freizeit/Sport weiterentwickelt. Im Raum Ostermundigen Nord ist mit der Siedlungserweiterung BM.S-VA.1.22 (C-Horizont) in langfristiger Sicht ebenfalls die Schaffung von Arbeitsplätzen vorgesehen. In Richtung Ostring / Muri (z. B. Bern, Chantier Korridor A6 Süd (Ostring 2, BM.S-UV.1.36) und Siedlung Wittgkofen (BM.S-UV.1.66)) werden langfristig mittels Transformation und (Nach-)Verdichtungen mehrheitlich dichte Wohn- und Mischquartiere angestrebt.

Bern Wankdorf - Muri, Bypass Bern Ost

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.MIV-Nat.6	OB 4.1.5	4. Generation	2032

Karte:



Beschreibung

Erweiterung N6 Verzweigung Wankdorf – Muri: Ausbau des Abschnitts auf 4 resp. 6 Fahrstreifen zwischen Verzweigung Bern Wankdorf und Anschluss Muri auf einer Länge von rund 6 km. Bau des Tunnelbypasses Ostring-Seidenberg mit 4 Fahrstreifen und je einem Pannenstreifen zwischen Halbanschluss Schosshalde und Anschluss Muri. Neubau Halbanschluss Schosshalde, Anpassung des Anschlusses Muri, Umnutzung des bestehenden Abschnittes zwischen Halbanschluss Schosshalde und Anschluss Muri.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

- Pannenstreifenumnutzung National	—
- Tram Bern - Ostermündigen	0351.015
- Netzstrategie – ÖV (Tramtrassierung auf altem Autobahntrassee)	—
- Verkehrsknoten Wankdorf mit separater Führung des Langsamverkehrs (BUGAW)	BM.MIV-Nat.7

Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen

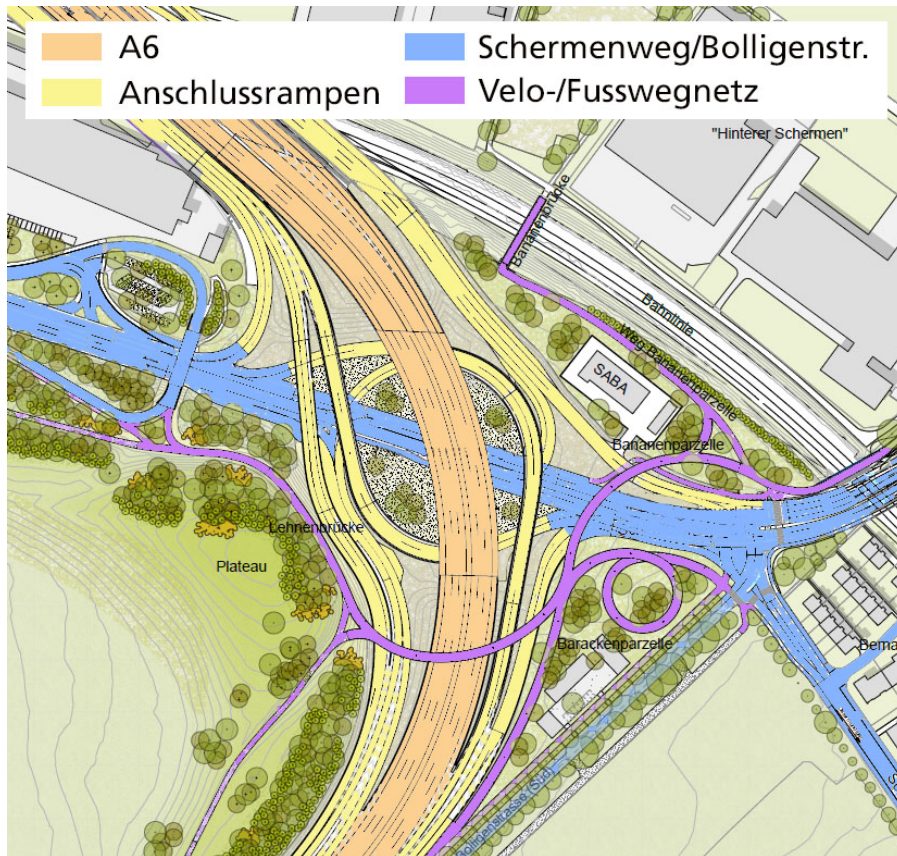
Mit der Umgestaltung des Autobahnabschnitts und dem Rückbau resp. Reduktion der bisherigen A6 auf eine Stadtstrasse eröffnet sich im Raum Bern Ost städtebauliches Potenzial zur «Stadtrepatur». Langfristig werden im Raum Bern Ost / Muri neue und bestehende Stadträume weiterentwickelt und mit siedlungsprägenden Grünräumen und einer möglichen Stadterweiterung ergänzt. Geplante Siedlungsmassnahmen im Fokusraum «Raum Bern Ost/Muri» sind u. a.:

- Bern, Chantier Korridor A6 Süd (Ostring 1)	BM.S-UV.1.35
- Bern, Chantier Korridor A6 Süd (Ostring 2)	BM.S-UV.1.36
- Bern, Chantier Korridor A6 Süd (Ostring 3)	BM.S-UV.1.37
- Bern, Siedlung Wittigkofen (C-Horizont)	BM.S-UV.1.66
- Bern, Saali Ost (C-Horizont)	BM.S-SW.1.4
- Muri, Gümligenmoos	BM.S-VW.1.35
- Muri, Schürmatt	BM.S-VW.1.36

Verkehrsknoten Wankdorf mit separater Führung des Langsamverkehrs (BUGAW)

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.MIV-Nat.7	OB 4.1.7	4. Generation	2026/27

Karte:



Beschreibung

Die Umgestaltung des Anschlusses Bern-Wankdorf ist eine von verschiedenen Massnahmen, die der Bund plant, um den Verkehrsfluss und die Sicherheit auf den Strassen im Grossraum Bern zu optimieren. Die Massnahmen sind nötig, um das wachsende Verkehrsaufkommen auf den Nationalstrassen mittelfristig bewältigen zu können, und um den Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz mit all seinen negativen Auswirkungen zu minimieren.

Die Umgestaltung ist eine zwingende Voraussetzung, damit die geplanten Engpassbeseitigungsprojekte im Raum Bern inkl. Stadtreparatur überhaupt umgesetzt werden können. Zudem spielt sie eine wichtige Rolle bei der weiteren Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Wankdorf.

Ein wichtiges Thema ist auch die Sicherheit: Durch die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsbeziehungen und Verkehrsträger wird die Sicherheit auf dem Knoten, der heute als Unfallschwerpunkt gilt, entscheidend optimiert.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

- Velonetzplanungen von Kanton (Netzlücke Nr. 74 Sachplan Veloverkehr),

Region und Stadt Bern

- VM Region Bern Nord	- 0351.2.093
- üVM Linie 10	- 0351.3.132
- VM Muri - Bern Südost	- 0351.3.130 (BM.NM-VM.1.1)
- Korrektio Bolligenstrasse Nord Bern	0351.2.006
- Bern Wankdorf - Muri, Bypass Bern Ost	BM.MIV-Nat.6

Schnittstelle mit wichtigen Siedlungsentwicklungen

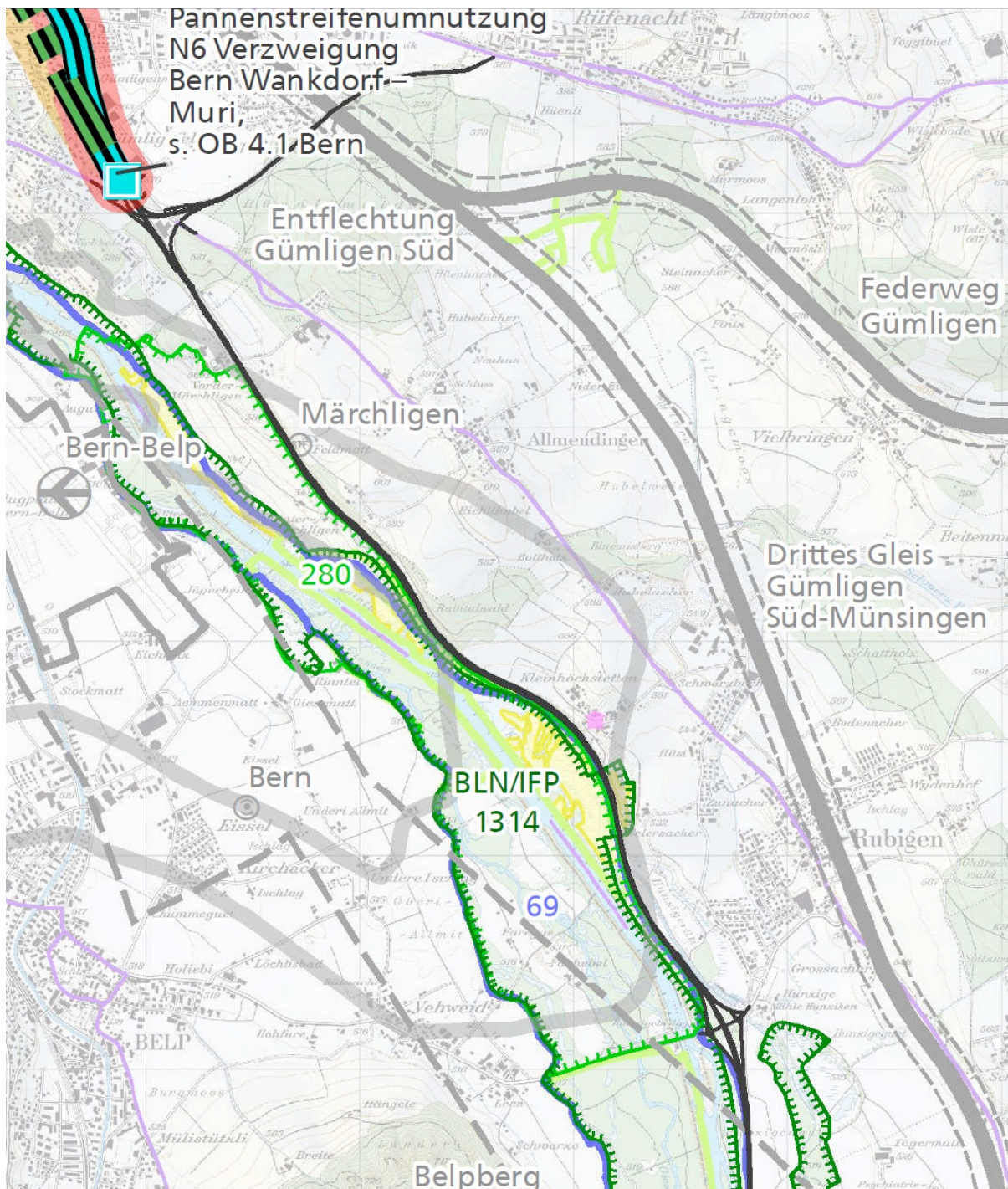
Mit der Entflechtung wird die Langsamverkehrsverbindung zwischen der Stadt Bern und Ostermundigen Nord/Bolligen attraktiver. Dadurch werden die Siedlungsentwicklungen in den Fokusräumen «Wankdorf» und «Worbental» wie beispielsweise der Bernapark in Stettlen (BM.S-UV.1.126), aber auch Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Bolligen (Rothus, BM.S-UV.1.68, und Wegmühle, BM.S-UV.1.68) in Vechigen (Kern Boll Süd, BM.S-UV.1.129), besser in das übergeordnete Langsamverkehrsnetz eingebunden. Siedlungsmassnahmen verschiedener Kategorien im Raum Wankdorf sind:

- Bern, RUAG-Areal (Business Park Bern)	BM.S-UV.1.4
- Bern, CSL/Stade de Suisse	BM.S-UV.1.22
- Bern, Schermenareal/Wölfistrasse (CSL Behring)	BM.S-UV.1.40
- Bern, Nachnutzung Areal Schermenweg	BM.S-UV.1.41
- Ostermundigen, Ostermundigen Nord	BM.S-VA.1.22

Muri – Rubigen, 6-Spur-Ausbau

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.MIV-Nat.8	OB 4.1	4. Generation	2040

Karte:



Beschreibung

Das Strategische Entwicklungsprogramm STEP Nationalstrasse (2018) führt den Abschnitt im Weiteren Realisierungshorizont, es besteht noch keine Planung oder Projektidee. Entsprechend ist der Abschnitt auch im SIN nicht enthalten.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

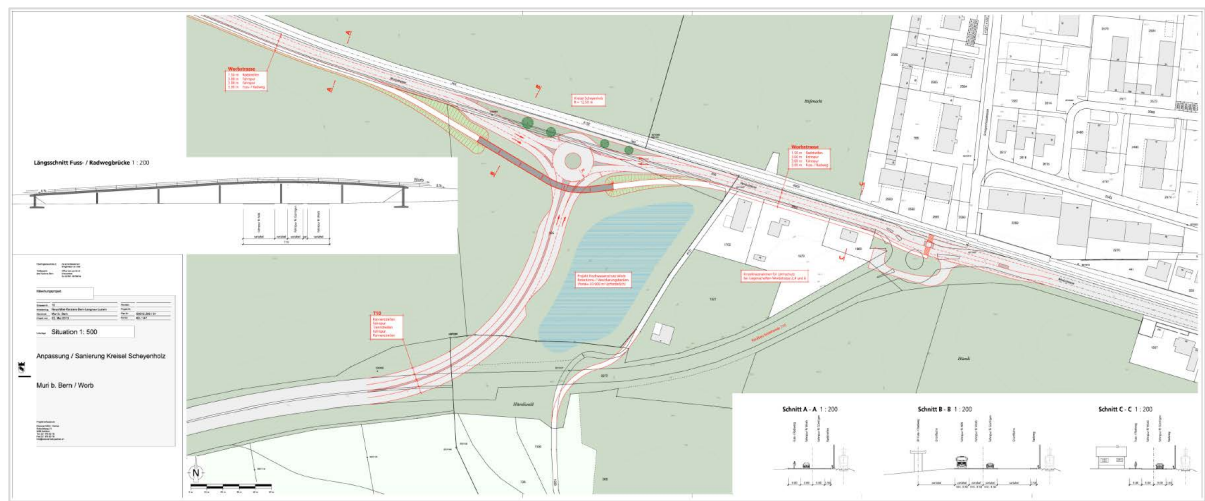
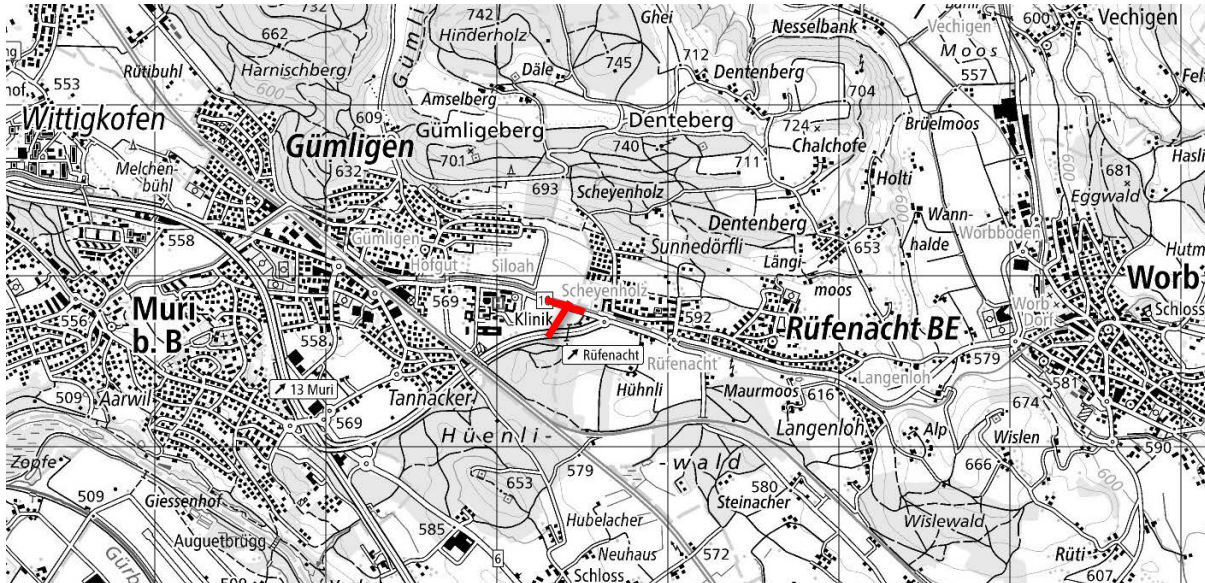
- VM Muri - Bern Südost
- Bern Wankdorf - Muri, Bypass Bern Ost

0351.3.130 (BM.NM-VM.1.1)
BM.MIV-Nat.6

Muri und Worb, Anpassung und Sanierung Kreisels Scheyenholz

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BM.MIV-Nat.9	–	4. Generation	2025

Karte:



Beschreibung

Als flankierende Massnahme zur Umgestaltung des Autobahnanschlusses Muri, wird durch die Gemeinde die Schliessung der Feldstrasse für den Durchgangsverkehr geplant. Der Verkehr aus Gümligen fährt künftig über die Worbstrasse und den Scheyenholzkreisels auf dem Autobahnzubringer T10 zum Autobahnanschluss Muri. Die Verkehrsumlagerung bedingt zusammen mit der erwarteten allgemeinen Verkehrszunahme eine grössere Leistungsfähigkeit des Knotens Scheyenholz. Zudem wird aus der Unfallstatistik ersichtlich, dass im Knotenbereich eine Häufung an Unfällen feststellbar ist. Massnahmen für den LV sind Teil der Anpassung und Sanierung des Kreisels Scheyenholz. Sie erhöhen die Verkehrssicherheit und verbessern die Veloroute zwischen Gümligen und Rüfenacht.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Gesamtprojekt Verkehrsmassnahmen Anschluss Muri/Zubringer Worb mit den Kernprojekten:

- Umgestaltung Autobahnanschluss Muri Realisiert 2019 (ASTRA)
- Strassenkorrektur HACO – Scheyenholz Realisiert 2019 (TBA-OIK II; 0351.2.018)
- flankierende Massnahmen auf kommunalen Strassen in Muri bei Bern (Gemeinde Muri)

sowie

- Bypass Bern Ost BM.MIV-Nat.6

4.1.5 Monitoring / Controlling

Monitoring / Controlling

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BM.C.1			Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
C-1		Alle Standortgemeinden in Bern-Mittelland	

Karte

–

Beschreibung der Massnahme

Die Regionalkonferenz nimmt die Entwicklungen vorausschauend wahr, steuert diese und wirkt Fehlentwicklungen, die vom Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Strategien abweichen, frühzeitig entgegen. Dazu wird vonseiten RKBM ein Monitoring und Controlling zu den Bereichen Siedlung und Landschaft etabliert.

Massnahmen und Vorgehen:

7. Die Umsetzung des Zielszenarios und der Massnahmen wird fortlaufend beobachtet.
8. Mit einer Wirkungskontrolle werden Abweichungen zur angestrebten Entwicklung festgestellt und der Handlungsbedarf wird definiert. Dabei ist insbesondere die mittel- bis langfristige Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen.
9. Der Stand der Umsetzung und die Kongruenz zur angestrebten Entwicklung wird periodisch dokumentiert (z. B. Arbeitszonenbewirtschaftung). Dazu sind die entsprechenden Beurteilungsgrundlagen (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Bauzonenreserven, Stand der Umsetzung Schwerpunkte/Vorranggebiete Siedlungserweiterung etc.) zu benutzen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Mit dem Controlling wird aufgezeigt, ob die in den Massnahmenblättern formulierte gewünschte Wirkung erreicht werden kann. Falls dies nicht der Fall ist, wird aufgezeigt, mit welchen (alternativen) Massnahmen die notwendige Steuerung erreicht werden kann.

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant.	Nicht relevant.
Stand der Planung	Umsetzungsschritte
Daueraufgabe	Siehe «Massnahmen und Vorgehen»; die Wirkungs- und Umsetzungskontrolle (inkl. Berichterstattung z. B. im Rahmen vom RGSK oder laufend in Mitberichten zu (Teil-)OPR)
Federführung	Weitere Beteiligte
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Kanton (DIJ/AGR, AÖV, TBA) Gemeinden, Grundeigentümerschaft

Koordinationsstand

Zwischenergebnis

Koordinationsbedarf, Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Alle Massnahmenblätter RGSK

Dokumente, Grundlagen

- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2015), Umsetzungsreporting der Agglomerationsprogramme 1., 2. und 3. Generation
- Interessenabwägung Gebiete FS, RKBM/ecoptima 2021
- UVEK, Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)

Genehmigungsvermerke

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK)

Mitwirkung vom 31.01.2020 bis 15.05.2020

Vorprüfung vom 01.09.2020 bis 31.12.2020

Mit vorliegender Planung werden folgende Richtplanungen aufgehoben:

- RKBM: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland vom 16.10.2016

Beschlossen von der Regionalversammlung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 17.06.2021

.....
Elisabeth Allemann Theilkäs,
Die Präsidentin

.....
Giuseppina Jarrobino,
Die Geschäftsführerin

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Bern,

.....
Giuseppina Jarrobino,
Die Geschäftsführerin

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

am