

## **RGSK 2021**

bestehend aus:

### **Hauptbericht**

Massnahmenband, Teil 1: Siedlung und Landschaft

Massnahmenband, Teil 2: Verkehr

Übersichtskarte

Ergänzende Dokumente:

Kartenband

Interessenabwägung Gebiete FS

# Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 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](http://www.ecoptima.ch), [info@ecoptima.ch](mailto:info@ecoptima.ch)

Metron AG, Neuengasse 43, Postfach, 3001 Bern  
Telefon 031 380 76 80, Fax 031 380 76 81  
[www.metron.ch](http://www.metron.ch), [bern@metron.ch](mailto:bern@metron.ch)

Ecoplan AG, Monbijoustrasse 14, 3011 Bern  
Telefon 031 356 61 61, Fax 031 356 61 60  
[www.ecoplan.ch](http://www.ecoplan.ch), [bern@ecoplan.ch](mailto: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](http://www.wetering.ch), [staedtebau@wetering.ch](mailto:staedtebau@wetering.ch)



# Inhalt

<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>6</b>
<b>Zusammenfassung</b>	<b>8</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>14</b>
1.1 Auftrag	14
1.1.1 Zielsetzung Abstimmung von Verkehr und Siedlung	14
1.1.2 Verbindlichkeit und Genauigkeit RGSK 2021	14
1.2 Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM	15
1.3 Erarbeitungsprozess RGSK 2021	17
1.3.1 Schwerpunkte der Überarbeitung	17
1.3.2 Änderungen gegenüber den früheren Generationen	18
1.3.3 Übergeordnete Rahmenbedingungen	19
1.3.4 Aufbau des RGSK 2021	20
1.3.5 Rollen der beteiligten Akteurinnen und Akteure	21
1.3.6 Projektorganisation RGSK 2021	21
1.3.7 Arbeitsschritte	23
<b>2. Stand der Umsetzung</b>	<b>28</b>
2.1 Umsetzung von Leitbild und Teilstrategien früherer Generationen	30
2.1.1 Leitbild	30
2.1.2 Teilstrategien	32
2.2 Umsetzungsstand der Massnahmen früherer Generationen	33
2.2.1 AP1	33
2.2.2 RGSK I	36
2.2.3 RGSK II	42
2.3 Folgerungen und Handlungsbedarf für das RGSK 2021	53
<b>3. Situations- und Trendanalyse</b>	<b>56</b>
3.1 Einbettung der Region	56
3.1.1 Lage der Region Bern-Mittelland	56
3.1.2 Die Raumtypen der Region Bern-Mittelland gemäss kantonalem Richtplan	57
3.1.3 Die Sektoren der Region Bern-Mittelland	59
3.1.4 Die Agglomeration Bern	60
3.2 Situations- und Trendanalyse Siedlung	60
3.2.1 Bevölkerungsentwicklung im Rückblick	60
3.2.2 Bevölkerungsentwicklung bis 2040	65
3.2.3 Beschäftigtenentwicklung 2011–2017	66
3.2.4 Beschäftigtenentwicklung bis 2040	69
3.2.5 Bauzonenreserven 2019	70
3.2.6 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte, Strategische Arbeitszonen und Entwicklungsgebiete Wohnen	72
3.2.7 Verkehrsintensive Vorhaben	74
3.2.8 Regionale Entwicklungsgebiete	75
3.2.9 Fazit Situations- und Trendanalyse Siedlung	76



3.3	Situations- und Trendanalyse Landschaft	78
3.3.1	Landschafts- und Freiraumstruktur	78
3.3.2	Bedeutende Natur- und Landschaftswerte	80
3.3.3	Lärm- und Schadstoffbelastung	82
3.3.4	Klima	83
3.3.5	Trend	84
3.3.6	Fazit Situations- und Trendanalyse Landschaft	85
3.4	Situations- und Trendanalyse Verkehr und Mobilität	86
3.4.1	Gesamtverkehr: Überblick	86
3.4.2	Gesamtverkehr: Verkehrsaufkommen 2016 und 2040 nach Raumtypen	87
3.4.3	Gesamtverkehr: Verkehrsleistung 2016 und 2040 nach Sektoren	92
3.4.4	Vertiefte Analyse der Pendlerströme	96
3.4.5	Fuss- und Veloverkehr	104
3.4.6	Öffentlicher Verkehr	113
3.4.7	Motorisierter Individualverkehr	123
3.4.8	Kombinierte Mobilität	134
3.4.9	Nachfrageorientierte Mobilität	138
3.4.10	Flugverkehr	139
3.4.11	Fazit zur Situations- und Trendanalyse Verkehr und Mobilität	139
<b>4.</b>	<b>Zukunftsbild</b>	<b>142</b>
4.1	Ausgangslage	142
4.1.1	Übereinstimmung mit kantonalem Richtplan 2030	142
4.2	Entwicklungsziele der Region	144
4.2.1	Nachhaltige Entwicklung als Leitthema für die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung	144
4.2.2	Landschaft als Alleinstellungsmerkmal	145
4.3	Zukunftsbild der Region Bern Mittelland	145
4.3.1	Teilbereich Siedlung	147
4.3.2	Teilbereich Landschaft	152
4.3.3	Teilbereich Verkehr und Mobilität	155
4.4	Abstimmung Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung	159
<b>5.</b>	<b>Handlungsbedarf</b>	<b>160</b>
5.1	Siedlung	160
5.1.1	Stärken	160
5.1.2	Schwächen und Handlungsbedarf	161
5.2	Landschaft	168
5.2.1	Stärken	168
5.2.2	Schwächen und Handlungsbedarf	168
5.3	Verkehr und Mobilität	172
5.3.1	Stärken	172
5.3.2	Schwächen und Handlungsbedarf	174
5.4	Folgerungen	189



<b>6. Strategien</b>	<b>191</b>
6.1 Teilstrategie Siedlung	192
6.1.1 Generelle Strategie Siedlungsentwicklung	192
6.1.2 Strategische Stossrichtungen bezogen auf einzelne Raumtypen, Zentralitäten und Entwicklungsgebiete	197
6.2 Teilstrategie Landschaft	205
6.3 Teilstrategie Verkehr und Mobilität	212
6.3.1 Teilstrategie Gesamtverkehr	212
6.3.2 Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr	213
6.3.3 Teilstrategie Öffentlicher Verkehr	217
6.3.4 Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr	224
6.3.5 Teilstrategie Kombinierte Mobilität	228
6.3.6 Teilstrategie Nachfrageorientierte Mobilität	232
6.3.7 Regionale Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland	234
6.4 Fokusräume	235
<b>7. Massnahmen</b>	<b>239</b>
7.1 Erläuterungen der Massnahmen und Massnahmenpakete	239
7.2 Siedlung	239
7.3 Landschaft	255
7.4 Verkehr und Mobilität	264
7.4.1 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	265
7.4.2 Massnahmen Öffentlicher Verkehr	271
7.4.3 Massnahmen Motorisierter Individualverkehr	275
7.4.4 Massnahmen Kombinierte Mobilität	279
7.4.5 Massnahmen Nachfrageorientierte Mobilität	281
<b>Genehmigungsvermerke</b>	<b>284</b>
<b>Anhang</b>	<b>285</b>
Anhang 1 Grundlagenliste	285



## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AE	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ARPV	Ausschuss Raumplanung und Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BeSA	Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzepte
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BUGAW	Bern Umgestaltung Anschluss Wankdorf
B+R	Bike and Ride
CHF	Schweizer Franken
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EGK	Erschliessungsgüteklasse ÖV
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
ESPOP	Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes
FFF	Fruchtfolgeflächen
FS	Festsetzung
Fz.	Fahrzeuge
GIS	Geografisches Informationssystem
GVM BE	Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern
GFZo	Geschossflächenziffer oberirdisch
ha	Hektare
HAFAS	Fahrplaninformationssystem
HB	Hügel- und Berggebiete
HLS	Hochleistungsstrasse (u. a. Autobahn)
Kap.	Kapitel
KLEK	Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept
KM	kombinierte Mobilität
KS	Koordinationsstand
LV	Langsamverkehr
LSV	Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung vom 15.12.86
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.21)
Mio.	Million(en)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung
MZMV	Mikrozensus Mobilität und Verkehr
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds
NM	Nachfrageorientierte Massnahmen
NSG	Bundesgesetz über die Nationalstrassen
ÖIV	Öffentlicher Individualverkehr



ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PMD	personal mobility devices
PUN	Pannestreifen-Umnutzung
P+R	Park and Ride
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RN	Raumnutzer
RNP	Regionaler Naturpark
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung
RV	Regionalversammlung
RVK	Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland
SARZ	Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit
SAZ	Strategische Arbeitszone
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SEin	Siedlungsentwicklung nach innen
SNP	Strassennetzplan
STATENT	Unternehmensstatistik des Bundes
STATPOP	Bevölkerungsstatistik des Bundes
STEK 2016	Räumliches Stadtentwicklungskonzept Bern 2016
STEP	Strategische Entwicklungsprogramme Bahninfrastruktur
Tab.	Tabelle
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
UeO	Überbauungsordnung
UK	Urbane Kerngebiete
USP	Unfallschwerpunkte
üVM	Übergeordnetes Verkehrsmanagement
vgl.	vergleiche
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
VM	Verkehrsmanagement
VRB	Verein Region Bern
VO	Vororientierung
VZÄ	Vollzeitäquivalente
WBB	Wohnbaulandbedarf
WMK	Wohn-, Misch- und Kernzonen
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
zhaw	Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften
ZE	Zwischenergebnis
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
ZL	Zentrumsnahe ländliche Gebiete
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung
ZÖN	Zone für öffentliche Nutzungen
ZPP	Zone mit Planungspflicht
Z1	Zentrum 1. Stufe
Z34	Zentren 3. und 4. Stufe

## **Zusammenfassung**

### **Bedeutung**

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021 (RGSK 2021) Bern-Mittelland ist das strategische Raum- und Verkehrsplanungsinstrument der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM. Es schafft die Voraussetzungen, um die Region als attraktiven Lebens- und Naturraum sowie als Wirtschaftsstandort zu stärken.

Das RGSK ist als regionaler Teilrichtplan der RKBM die behördenverbindliche Grundlage für die Ortsplanungen der 76 Mitgliedsgemeinden. Es schafft damit die strategische Basis für deren räumliche und verkehrliche Planung und Entwicklung.

Als Teil des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts 2021 werden die Kapitel 4 (Zukunftsbild) und 6 (Strategien) des Hauptberichts sowie die Massnahmen (separates Dokument) des Agglomerationsprogramms 4. Generation (AP4) mit der Genehmigung durch den Kanton behördenverbindlich. Wesentliche Inhalte und Massnahmen von kantonaler Bedeutung fliessen anschliessend in den kantonalen Richtplan und in weitere kantonale Instrumente ein. Die behördenverbindlichen Teile des Agglomerationsprogramms wurden im Juni 2021 durch die Regionalversammlung der RKBM beschlossen. Nach der Genehmigung durch den Kanton wird dieser das AP4 beim Bund einreichen.

Dadurch erfüllt das Agglomerationsprogramm die Anforderung des Bundes, dass die beteiligten Akteurinnen und Akteure (Gemeinden, Region, Kanton) dem Agglomerationsprogramm zugestimmt und sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit zu dessen Umsetzung verpflichtet haben.

### **Rahmenbedingungen der Erarbeitung**

Die RGSK wie auch die Agglomerationsprogramme werden alle vier Jahre überprüft und gemäss den inhaltlichen Anforderungen von Bund und Kanton aktualisiert. Im Sinne einer rollenden Planung sind nicht alle Bausteine in jeder Generation neu zu entwickeln. Wichtig ist aber die Generationenkohärenz: Neue oder weiterverfolgte Inhalte und Massnahmen müssen mit den Stossrichtungen und Massnahmen der vorherigen RGSK- und AP-Generationen abgestimmt sein.

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat zu Beginn der Erarbeitung beschlossen, das RGSK 2021 gleich wie das Agglomerationsprogramm 4. Generation aufzubauen, damit sich möglichst viele Synergien ergeben. Zum einen, weil der Bund spezifische Anforderungen an die Berichtstruktur des AP stellt, zum anderen aufgrund der weitgehend gleichen



Perimeter von RGSK und AP. Das RGSK 2021 erscheint deshalb im Vergleich zum RGSK I und II in veränderter Form.

## **Stand der Umsetzung**

Bei Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr aus dem RGSK, die auch im Agglomerationsprogramm enthalten sind, wird regelmässig der Umsetzungsstand erfasst. Die Umsetzung ist weitestgehend auf Kurs: Rund 50 % der Massnahmen aus dem RGSK I sind mittlerweile realisiert. Die Umsetzung von Massnahmen des RGSK II läuft seit 2019.

## **Starker Einbezug der Gemeinden**

Die RKBM hat dem Einbezug der Gemeinden für die Erarbeitung der aktuellen Generation einen hohen Stellenwert beigemessen: Zu Beginn der Arbeiten wurde im Rahmen einer Umfrage der Stand der Massnahmen aus den letzten Berichtsgenerationen abgefragt. Während der Erarbeitungsphase wurden in allen Sektoren zwei partizipative Veranstaltungen (Startworkshop und Echoraum) durchgeführt. Die Anregungen aus der Umfrage und den Veranstaltungen wurden geprüft und flossen nach Möglichkeit in die nun vorliegenden Entwürfe ein.

## **Zielsetzungen und Schwerpunkte**

Zielsetzungen der RKBM für die neue Generation waren vorab die Neuentwicklung des Zukunftsbilds sowie die Überarbeitung der Strategien, insbesondere eine bessere Darlegung der Gesamtstrategie im Verkehr. Ein weiterer Fokus lag auf der Bereinigung der umfangreichen Massnahmenpakete aus den vorhergehenden Generationen im Sinne der Generationenkohärenz. In den einzelnen Themenbereichen hat sich die RKBM spezifische Schwerpunkte für die Erarbeitung der neuen Planungsinstrumente gesetzt: So wird beispielsweise dem Thema Siedlungsentwicklung nach innen noch stärkere Beachtung geschenkt als in den vorhergehenden Generationen. Insgesamt wurden 66 neue Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete ins RGSK 2021 aufgenommen. Damit einher geht ein geringerer Bedarf an Neueinzonungen von Landwirtschafts- in Bauzonen. Das Thema Landschaft wurde in der letzten Generation vertieft, sodass die Inhalte für die aktuelle Generation in erster Linie konsolidiert wurden. Im Bereich Verkehr floss die im Dezember 2019 verabschiedete Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 in das RGSK 2021 ein. Wichtige neue Elemente in den Teilstrategien zum Verkehr sind etwa die flächendeckende Etablierung der regionalen Velohaupttrouten und die Förderung multimodaler Drehscheiben/Verkehrsdrehscheiben mit Mobilitätszentren, Umsteigehubs und Velodrehscheiben.

## **Die wichtigsten Aktualisierungen**

### **Aktualisierte Abstimmung auf übergeordnete Vorgaben**

Die Revision des Raumplanungsgesetzes auf Stufe Bund sowie des Richtplans und des Baugesetzes im Kanton Bern haben eine Reihe von Auswirkungen auf die Planungen auf regionaler Stufe. Bei der Neuentwicklung des Zukunftsbilds und der Überarbeitung der Strategien wurden diese Grundlagen berücksichtigt. Gewisse übergeordnete Planungen wurden bei Bedarf weiter konkretisiert: So wird beispielsweise die Unterteilung der Siedlungen im Kanton Bern in verschiedene Raumtypen aus dem kantonalen Richtplan im RGSK 2021 je nach Lage zusätzlich verfeinert. Damit kann mit dem RGSK 2021 auf regionale Besonderheiten reagiert werden.

### **Neuentwicklung des Zukunftsbilds 2040**

Die letzte umfassende Überprüfung der regionalen Zielsetzungen (Zukunftsbild) in der Abstimmung von Siedlung und Verkehr wurde im RGSK I (2012) vorgenommen und auf den Horizont 2030 ausgerichtet. Für die aktuelle Generation stand daher eine grundlegende Überarbeitung der Inhalte des Zukunftsbildes für den Zeithorizont 2040 an. Das neue Zukunftsbild übernimmt bewährte und bestätigte Inhalte des bisherigen Zukunftsbilds und definiert zusätzlich neue Schwerpunkte. Im Bereich Siedlung ist dies beispielsweise die Konkretisierung der kantonalen Raumtypen mit entsprechenden Zielsetzungen, im Bereich Landschaft die Bestätigung des Konzepts zum Grünen Band und im Bereich Verkehr beispielsweise die Weiterentwicklung der Idee der City-Schiene im ÖV oder die Bezeichnung der wichtigen Velohaupttrouten. Anlässlich der Echoräume wurde das Zukunftsbild konsolidiert, um eine breit abgestützte Identifikation mit den mittel- bis langfristigen Stossrichtungen der regionalen Entwicklung zu erreichen.

### **Zusammenfassung des wichtigsten Handlungsbedarfs**

Der Abgleich der Ist- und Trendanalyse mit den Zielsetzungen zeigt, dass in einigen Bereichen der Region in den nächsten Jahren Entwicklungsprozesse zu erwarten sind, die spezifische Herausforderungen mit sich bringen und einer verstärkten Abstimmung von Siedlung und Verkehr bedürfen (sogenannte Fokusräume).

Für diese Räume besteht ein besonderer Handlungsbedarf, damit sie auch in Zukunft ihre für das Gesamtsystem der Region bedeutende Funktion erfüllen können. Im RGSK 2021 wurden 16 Fokusräume definiert. Für diese Fokusräume werden teils spezifische Strategien entwickelt, die aufzeigen, wie dem Handlungsbedarf begegnet werden soll. Die Massnahmen in den Fokusräumen werden so priorisiert, dass deren Vertiefung und/oder Umsetzung koordiniert ablaufen kann.



Mehrere Fokusräume grenzen aneinander und stehen dadurch in einer starken Wechselbeziehung zueinander. Dies betrifft insbesondere folgende Bereiche:

- **Zentrum Bern** mit den Fokusräumen Bern Bahnhof und Bern Inselareal, Bern Länggasse/Neufeld
- **Entwicklung Ost/Südost** mit den Fokusräumen Bern Wankdorf, Ostermundigen, Bern Ost/Muri, Worblental, Zollikofen/Mooseedorf/Urtenen-Schönbühl
- **Entwicklung West** mit den Fokusräumen Bern Ausserholligen, Bern Brünnen und Köniz Niederwangen (bis Thörishaus)
- **Entwicklung Süd** mit den Fokusräumen Bern/Köniz Morillon, Köniz Wabern/Kehrsatz

In drei Fokusräumen soll die inhaltliche Vertiefung zu einer Stärkung ihrer zentralen Lage für das Umfeld führen:

- Köniz Zentrum/Liebefeld
- Münsingen
- Konolfingen

### **Fokussierung auf die Siedlungsentwicklung nach innen**

Im Bereich Siedlung haben die Regionen den Auftrag, insbesondere die prioritären Entwicklungsgebiete Wohnen sowie Standorte für verkehrsinensive Vorhaben (ViV) zu ermitteln. Die wesentlichen Elemente wurden bereits im RGSK II erarbeitet und nun weiterentwickelt. Als Grundlage für die Weiterentwicklung der Entwicklungsgebiete Wohnen wurden die bisher auf den Horizont 2030 ausgerichteten Entwicklungsprognosen und -zielsetzungen überprüft und in Übereinstimmung mit dem Zukunftsbild auf das Jahr 2040 ausgedehnt.

Im Rahmen der Umfrage und der Workshops wurden von den Gemeinden zudem zahlreiche Entwicklungsgebiete zur Aufnahme ins RGSK 2021 beantragt. Trotz des erwarteten starken Bevölkerungswachstums bis 2040 übersteigt die Zahl der beantragten Entwicklungsgebiete den absehbaren Bedarf. Gesamtregional bestehen jedoch noch beträchtliche Reserven und Potenziale für die Siedlungsentwicklung nach innen. Hauptziel der Region ist, das Wachstum innerhalb der bestehenden Bauzonen zu bewältigen und nur punktuell Neueinzonungen vorzunehmen. Nur sehr gut gelegene, verfügbare und erschlossene Areale wurden berücksichtigt. Die erwartete Bevölkerungszunahme bis 2040 wird insbesondere in der Kernagglomeration, im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen überdurchschnittlich hoch sein. Handlungsbedarf besteht insbesondere bei der Bereitstellung von genügend Entwicklungsgebieten für den kurz- bis mittelfristigen Bedarf in der Kernagglomeration. Im RGSK 2021 werden Massnahmen zur Unterstützung der dazu notwendigen Prozesse formuliert.

## **Integration der Mobilitätsstrategie 2040 ins RGSK 2021**

Die Region orientiert sich in ihrer Mobilitätspolitik zur Bewältigung des mit dem weiteren Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum einhergehenden Mehrverkehrs an der Vision einer «effizienten, nachhaltigen und vernetzten Mobilität für alle». Diese Vision ist das Ergebnis der breit abgestützten, 2018 und 2019 unter Beteiligung einer Vielzahl von Akteurinnen und Akteuren erarbeiteten Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040. Die neue Mobilitätsstrategie wird als wichtiges Element in das RGSK 2021 integriert. Darin verfolgt die RKBM eine Vierfachstrategie: Neben den bekannten drei Pfeilern «Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern» und «Verkehr verträglich gestalten» wurde neu mit «Verkehr vernetzen» ein viertes Strategieelement in die Mobilitätsstrategie aufgenommen. Dabei liegt der Fokus auf einer vernetzten, multimodalen Mobilität.

Im Bereich Verkehr werden für das RGSK 2021 diverse Massnahmen der letzten Generation konkretisiert und in ihrem Reifegrad erhöht. Ausgehend vom neuen strategischen Schwerpunkt «Vernetzen» legt das RGSK 2021 den Schwerpunkt auf durchgehende Verkehrsnetze und gestärkte Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln. In der Kernagglomeration und auf den Zufahrtsachsen aus den einzelnen Sektoren soll ein Netz von Velohaupttrouten entstehen. Dadurch lässt sich das Potenzial von Velos und E-Bikes besser ausschöpfen. Da dies insbesondere auch den in Spitzenzeiten dominanten Pendlerverkehr betrifft, kann damit gleichzeitig das lokale Strassennetz entlastet werden. Ausgehend von einem Gesamtkonzept sind die multimodalen Drehscheiben/Verkehrsdrehscheiben zu stärken und auszubauen. Der Bahnhof Bern bleibt die wichtigste ÖV-Drehscheibe zwischen Fern-, Regional- und städtischem ÖV und hat einen hohen Ausbaubedarf bei den Veloparkplätzen. Er soll durch eine Aufwertung der Verkehrsdrehscheiben im Westen und Osten entlastet werden, indem die S-Bahnhöfe Bern Europaplatz und Bern Wankdorf sowie Ostermundigen zu Mobilitätszentren ausgebaut werden. Diese drei Standorte gehören im Sinne einer optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr auch zu den wichtigsten Schwerpunkten des zukünftigen Siedlungswachstums. In Ergänzung dazu ist mittelfristig auch eine neue Durchmesserlinie in Nord-Süd-Richtung zu prüfen. Für den städtischen ÖV zeigt die Netzstrategie die geplante Netzentwicklung mit Tram und Bussen.

Auch der motorisierte Individualverkehr wird weiterhin eine wichtige Rolle spielen. In ländlichen Gebieten bleibt er das dominante Verkehrsmittel. Auch beim MIV spielen multimodale Drehscheiben/Verkehrsdrehscheiben eine wichtige Rolle in Form bestehender P+R-Angebote und vertieft zu prüfender neuer Standorte an den Schnittstellen zwischen Autobahn und lokalem Strassennetz. Im Gegensatz zu früheren Generationen des RGSK werden Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums nicht mehr automatisch nur den MIV-Massnahmen zugewiesen. Vielmehr sind zunehmend auch der Fuss- und Veloverkehr sowie der strassengebundene ÖV

Auslöser solcher Betriebs- und Gestaltungskonzepte, weshalb entsprechende Massnahmen in diesen Massnahmenkategorien verortet sind.

### **Weitgehende Konsolidierung der Inhalte im Bereich Landschaft**

Der Themenbereich Landschaft wurde bereits für das RGSK 2016 wesentlich vertieft. Er wird im Zuge der Siedlungsentwicklung nach innen und des Klimawandels weiter an Bedeutung gewinnen und bleibt daher wichtiger Bestandteil des RGSK 2021. Die bestehenden Freiräume für die Naherholung sind zu erhalten, aufzuwerten und zu vernetzen. Wo nötig, sind neue Freiräume zu schaffen. Für die nun vorliegende Generation stand daher eine gezielte Weiterentwicklung einzelner Themen im Vordergrund. Präzisierungen erfolgten insbesondere zum Grünen Band, das 2020–2024 weiterentwickelt und durch den Bund als Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung in der Umsetzung unterstützt wird. Die Zielsetzungen zum Zukunftsbild, die Strategien und die Massnahmeninhalte wurden entsprechend angepasst.



## **1. Einleitung**

### **1.1 Auftrag**

#### **1.1.1 Zielsetzung Abstimmung von Verkehr und Siedlung**

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) dient den Gemeinden, der Regionalkonferenz und dem Kanton als strategisches räumliches Führungsinstrument auf Stufe Region, welches den Gemeinden bei der Umsetzung gewisse Spielräume offenlässt. Mit dem RGSK wird eine behördenverbindliche, mittel- bis langfristige Koordination zwischen der Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsplanung sichergestellt.

Das RGSK II der Region Bern-Mittelland wurde Ende 2016 vom Kanton genehmigt und ist seither als gültiger regionaler Teilrichtplan in Kraft. Das vorliegende RGSK 2021 baut im Sinne der Generationenkohärenz auf der vorhergehenden Generation des RGSK auf.

Im Unterschied zum RGSK I und II ist das Agglomerationsprogramm Bern der 4. Generation (AP4) nicht mehr Bestandteil des RGSK 2021, sondern wird als separates Dossier mit Bericht und Massnahmenband geführt. Der Erarbeitungsprozess von RGSK 2021 und AP4 erfolgte zeitgleich. Die beiden Instrumente wurden erst nach der Vorprüfung getrennt und als eigenständige Dossiers weiterbearbeitet (vgl. Kap. 1.3.7). Die Inhalte aus dem AP4, welche behördenverbindlich festgelegt werden müssen, sind ins RGSK 2021 überführt worden.

Die Erarbeitung stützt sich auf die zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben zum RGSK 2021 des Kantons Bern. Dabei sind regionale raumplanerische Entwicklungsvorstellungen nach einer kantonsweit einheitlichen Methodik (gemäss Leitfaden «RGSK 2021, zeitliche und inhaltliche Vorgaben») zu erarbeiten und darzustellen.

#### **1.1.2 Verbindlichkeit und Genauigkeit RGSK 2021**

Das RGSK 2021 erfüllt die Funktion eines regionalen Teilrichtplans gemäss Baugesetz (vgl. Art. 98a Abs. 4 BauG). Als regionaler Teilrichtplan nach Art. 98 BauG wird es von der Regionalkonferenz (Regionalversammlung) beschlossen und vom Kanton genehmigt. Regionale Teilrichtpläne der Regionalkonferenzen sind behördenverbindlich (vgl. Art. 57 Abs. 1 BauG).

Behördenverbindlich heisst, dass die übergeordneten Vorgaben für die in der Gemeinde zuständige Planungsbehörde – in der Regel die Exekutive – verbindlich sind. Diese Behörde hat also bei der Vorbereitung der Planungsgeschäfte die Vorgaben aus dem RGSK 2021 zu berücksichtigen. Abweichungen von behördenverbindlichen Inhalten sind in den Ortsplanungen möglich, wenn damit eine bessere Lösung gefunden wird und diese nicht im Widerspruch zu den Planungszielen des RGSK steht.

Im RGSK 2021 wird zwischen erläuterndem Text und behördenverbindlichen Inhalten unterschieden: Behördenverbindlich sind neben den Massnahmenblättern und der Übersichtskarte die Kapitel 4 (Zukunftsbild) und 6 (Strategie) des Berichts.

## 1.2 Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM

Rolle

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM entwickelt die Region Bern-Mittelland als attraktiven Lebens-, Natur- und Wirtschaftsraum weiter. Seit ihrem Start 2010 setzt sie sich für zukunftsorientierte, gemeindeübergreifende Lösungen ein – zum Wohl der rund 400'000 Bewohnerinnen und Bewohner. In der RKBM arbeiten 76 Gemeinden partnerschaftlich zusammen und entscheiden effizient und verbindlich über regionale Fragen: zum Beispiel in der Raumplanung, im Verkehr, in der Kultur und in der Regionalpolitik. Zudem erbringt die RKBM Dienstleistungen für die Wirtschaft und betreibt eine regionale Energieberatungsstelle. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland ist eine öffentlich-rechtliche Institution: Ihre Aufgaben sind durch das kantonale Recht geregelt oder ihr von den Gemeinden übertragen.

Mit einem Anteil von knapp 40 % der Berner Kantonsbevölkerung und von rund 50 % der Arbeitsplätze ist die Region Bern-Mittelland von zentraler Bedeutung für den Kanton Bern. Nur eine gut funktionierende Agglomeration mit guten Verkehrsinfrastrukturen und einer qualitativ hochstehenden Siedlungsstruktur kann ihre Aufgabe als Motor der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung der Region Bern-Mittelland übernehmen und wichtige Impulse setzen.

Perimeter

Der Perimeter der RKBM entspricht dem Verwaltungskreis Bern-Mittelland und wird von insgesamt 76 Gemeinden gebildet. Die Abbildung 1 zeigt ergänzend zum Perimeter der Regionalkonferenz denjenigen der Agglomeration Bern. Zur Agglomeration zählen 42 der 76 Gemeinden der RKBM. Hinzu kommen rund ein Dutzend weitere Gemeinden in angrenzenden Planungsregionen sowie im Kanton Fribourg.

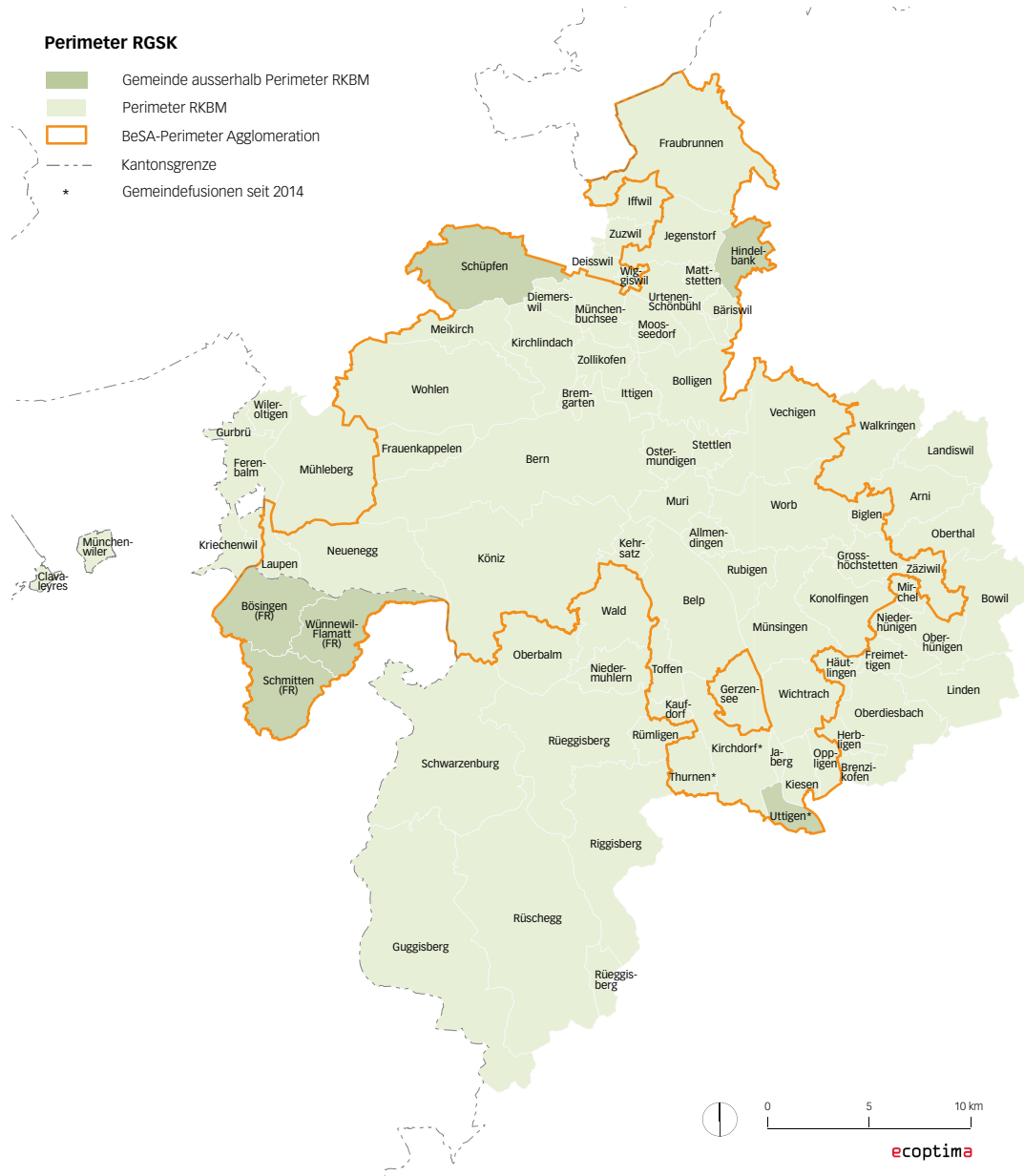


Abb. 1 Hellgrün eingefärbt die Gemeinden des Perimeters der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RGSK 2021) und orange umrandet der Perimeter des Agglomerationsprogramms Bern 4. Generation.

Organe  
 Oberstes Organ ist die Regionalversammlung, in der die Gemeindepräsidenten die Entscheide fällen. Die Stimmkraft ist entsprechend der Einwohnerzahl der jeweiligen Gemeinden abgestuft. Die Gemeinden haben Initiativrecht und können zu wichtigen Geschäften das fakultative Referendum ergreifen. Den Fachbereichen Raumplanung, Verkehr, Kultur und Regionalpolitik steht jeweils eine Kommission aus politischen Vertreterinnen und Vertretern der Region und Fachleuten vor.

## **1.3 Erarbeitungsprozess RGSK 2021**

### **1.3.1 Schwerpunkte der Überarbeitung**

Die fachliche Bearbeitung der Inhalte erfolgte mit den folgenden Schwerpunkten:

Mit dem RGSK 2021 soll ein wesentlicher Beitrag an eine positive und nachhaltige Gesamtentwicklung der Region Bern-Mittelland geleistet werden. Obschon nicht alle Gemeinden gleichermassen direkt von konkreten Massnahmen betroffen sind, sollen mittelfristig die Bevölkerung und die Wirtschaft im gesamten Perimeter der Region Bern-Mittelland von den ermöglichten Entwicklungen profitieren. Die Sicherstellung einer guten und verträglichen Erreichbarkeit der wichtigen Arbeitsplatzgebiete, genügend Entwicklungspotenzial für die Bereiche Wohnen und Arbeiten sowie die Erhaltung und Stärkung einer intakten Landschaft und von Freiräumen innerhalb des Siedlungsgebiets tragen zusammen mit weiteren Faktoren zu einer prosperierenden Wirtschaft und zu Wohlstand in der gesamten Region bei.

Das RGSK 2021 ist eine Aktualisierung und inhaltliche Weiterentwicklung des RGSK II. Mit der vorliegenden Planung wurde bei den Massnahmen eine Übersicht und neue Ordnung geschaffen: Die Massnahmen aus den früheren Generationen werden im Sinne der Massnahmenkohärenz innerhalb der Sektoren bewirtschaftet. Massnahmen, welche es nicht in einen entsprechenden Horizont des RGSK 2021 schaffen, werden abgemeldet. Dies schafft die Voraussetzung für die angestrebte rollende Planung.

Ein weiteres Augenmerk für das RGSK 2021 lag auf der Neubearbeitung des Zukunftsbilds 2040 der Region Bern-Mittelland mit einem Zoom auf die Agglomeration Bern. Im Rahmen der Weiterentwicklung des bisherigen Zukunftsbilds 2030 wurden insbesondere die Aussagen zu den verschiedenen Verkehrsarten in der Darstellung prägnanter und auch vollständiger abgebildet, um damit ein umfassendes und verständliches Bild zu erhalten.

Gleichzeitig waren in der Erarbeitung des RGSK 2021 die Änderungen in den übergeordneten gesetzlichen Grundlagen (RPG-Revision) und die gestützt darauf erfolgten Anpassungen beim kantonalen Richtplan zu berücksichtigen und entsprechende Anpassungen gegenüber den vorhergehenden Generationen vorzunehmen. Betroffen davon sind insbesondere die Anforderungen an die Beanspruchung von Kulturland und Fruchtfolgeflächen im Bereich Siedlung sowie die Anforderungen zur Bezeichnung von neuen Standorten für verkehrsentensive Vorhaben. Dem Thema Siedlungsentwicklung nach innen wurde eine noch höhere Beachtung als in den vorhergehenden Generationen geschenkt. Insgesamt wurden rund 66 neue Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete ins RGSK 2021 aufgenommen. Damit einher geht ein geringerer Bedarf für Neueinzonungen



von Landwirtschafts- in Bauzonen. Das Thema Landschaft wurde in der letzten Generation vertieft, sodass die Inhalte für die laufende Generation in erster Linie konsolidiert werden. Im Bereich Verkehr wurden praktisch zeitgleich die Mobilitätsstrategie 2040, die Netzstrategie ÖV 2040 der Kernagglomeration Bern sowie das regionale ÖV-Angebotskonzept überarbeitet. Sie dienten als fachliche Grundlagen bei der Herleitung der Teilstrategien im Verkehr und der Klärung der Massnahmen.

### **1.3.2 Änderungen gegenüber den früheren Generationen**

Wichtigste Anpassungen und Weiterentwicklungen gegenüber den früheren Generationen sind:

- Trennung von RGSK und Agglomerationsprogramm
- Grundlegende Überarbeitung und Schärfung des räumlichen Leitbilds aus dem RGSK II zum neuen Zukunftsbild 2040
- Aktualisierung respektive Ergänzung der Teilstrategien im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr
- Verständlichere Veranschaulichung der Inhalte mit Grafiken und Tabellen
- Erweiterte Partizipation in den Sektoren (Workshops und Echoräume) während der Erarbeitungsphase
- Controlling des Stands der Umsetzung
- Rollende Planung statt einzelne, losgelöste RGSK-Produkte
- Weiterentwickeln der Massnahmen als Teil der Gesamtnetze der einzelnen Verkehrsträger
- Festhalten der Folgeaufträge aus dem im September 2019 in Kraft gesetzten kantonalen Sachplan Biodiversität in den Massnahmenblättern Landschaft
- Aufnahme neuer Siedlungserweiterungsgebiete, welche die nachfolgenden Aufnahmekriterien zu erfüllen haben:
  - Sie sind nicht bebaut und mindestens eine Hektare gross.
  - Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, in den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
  - Sie erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse D bzw. die erforderliche ÖV-Güteklasse richtet sich nach der Nutzung (vgl. Massnahmenblätter BM.S-VW und BM.S-VA).
  - Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet und die Nähe zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs.
  - Sie stehen nicht im Widerspruch zur regionalen Landschaftsplanung.
  - Ihre Dimensionierung steht im Verhältnis zur Grösse des vorhandenen Siedlungskörpers.

### 1.3.3 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Die übergeordneten Rahmenbedingungen von Bund und Kanton müssen im RGSK 2021 berücksichtigt werden, einerseits in der Beurteilung des Handlungsbedarfs, andererseits bei der Abstimmung der Massnahmen.

#### Bund

Siedlung und  
Landschaft

Im Bereich Siedlung und Landschaft ist insbesondere das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) von Bedeutung. Gestützt darauf wurde der kantonale Richtplan angepasst (siehe unten).

Verkehr

Im Bereich Verkehr wurden auf Bundesebene per 2018 die Sachpläne zum Verkehr aktualisiert, sowohl der Programmteil als auch die Teile Infrastruktur Schiene und Infrastruktur Strasse. Die Sachplanung Verkehr zeigt, nach welchen übergeordneten Zielen, Grundsätzen und Prioritäten der Bund bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben im Verkehrsbereich handelt und welche Folgerungen sich daraus für die Planung der Verkehrsträger ergeben. Ziel ist eine Koordination der langfristigen Entwicklung der Infrastruktur mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung.

Für die Verkehrsträger sind die Strategischen Entwicklungsprogramme Nationalstrassen (STEP-NS) und Bahninfrastruktur mit den Ausbausritten 2025 (STEP AS 2025) und 2035 (STEP AS 2035) zu nennen.

Im STEP-NS sind für die Region Bern im Zeithorizont 2030 die Projekte Wankdorf–Muri (Bypass Bern Ost), der 8-Spur-Ausbau Wankdorf–Schönbühl und der 6-Spur-Ausbau Schönbühl–Kirchberg zu nennen. Mit Zeithorizont 2040 ist es die Kapazitätserweiterung Weyermannshaus–Wankdorf.

Im Schienenverkehr werden die beiden Ausbausritte STEP AS 2025 und 2035 zu einem markanten Ausbau des Angebots bis zum Jahr 2035 führen. So wird der IC zwischen Bern und Zürich im Viertelstundentakt verkehren. Auch die Verbindungen Freiburg–Bern und Burgdorf–Bern werden zum Viertelstundentakt verdichtet und zwischen Bern und Brig sowie Bern und Interlaken wird der IC durchgehend im Halbstundentakt verkehren.

#### Kanton

Siedlung und  
Landschaft

Gestützt auf das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) wurde der kantonale Richtplan überarbeitet. Darin werden insbesondere die Vorgaben zur allgemeinen Siedlungsentwicklung im Kanton Bern sowie die Anforderungen an die Siedlungsentwicklung nach innen festgelegt. Im revidierten Baugesetz bzw. der Bauverordnung des Kantons Bern sind die rechtlichen Bestimmungen dazu ausgeführt. Zudem wurden infolge des Gegenvorschlags zur Kulturlandinitiative 2017 die Anforderungen an die Nutzung von Kulturland und Fruchtfolgefächern auf Gesetzes- und Verordnungsebene weiter konkretisiert bzw. neu festgelegt. Bei der Siedlungsentwicklung sind die entsprechenden neuen Anforderungen bei der Standortauswahl von Vorranggebieten Wohnen und Arbeiten zu berücksichtigen.

Der neue kantonale Sachplan Biodiversität löst das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) in verschiedenen Themen ab, z. B. bezüglich Wildtierkorridore. Der Sachplan ist seit Herbst 2019 in Kraft. Folgeaufträge daraus sind in den Massnahmenblättern Landschaft festgehalten.

Verkehr

Wichtige übergeordnete Vorgaben auf kantonaler und regionaler Ebene betreffen die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie, den kantonalen Richtplan und die kantonalen Sachpläne zum Verkehr (z. B. zum Veloverkehr), die Planungen zur Weiterentwicklung der S-Bahn Bern, die regionale Mobilitätsstrategie 2040 und die Netzstrategie ÖV 2040 der Kernagglomeration Bern sowie das regionale Angebotskonzept öffentlicher Verkehr.

### **1.3.4 Aufbau des RGSK 2021**

Das vorliegende RGSK 2021 besteht aus drei Teilen: einem Bericht, dem Massnahmenband sowie einem ergänzenden Kartenband.

#### **Hauptbericht**

Der Aufbau folgt den kantonalen Vorgaben zum RGSK 2021.

#### **Massnahmenband**

Die Massnahmen des RGSK sind, wie bei einem Richtplan üblich, in Form von Massnahmenblättern festgehalten und werden nach Themenbereich in zwei separate Bände aufgeteilt: Teil 1 «Siedlung und Landschaft» und Teil 2 «Verkehr». Diese beinhalten eine Bewertung und Priorisierung der verschiedenen Massnahmen und geben Auskunft über den Stand der Koordination. Unterschieden wird nach A-, B- und C-Massnahmen.

#### **Übersichtskarte**

Wie bereits in den vorherigen RGSK-Generationen werden die Massnahmen des RGSK 2021 in der Übersichtskarte 1:50'000 verortet.

#### **Kartenband**

Neu wird für das RGSK 2021 ein separater Kartenband erstellt, in welchem die wichtigsten räumlich relevanten kartografischen Darstellungen des RGSK nachgeschlagen werden können. Ziel und Zweck des Kartenbands im A3-Format ist die verbesserte Lesbarkeit der im Bericht gezeigten Abbildungen und Karten.

#### **WebGIS**

Mit dem RGSK II hat die RKBM eine WebGIS-Plattform ([www.webgis-rkbm.ch](http://www.webgis-rkbm.ch)) mit einer Übersichtskarte und allen Massnahmenblättern aufgebaut. Im WebGIS konnten alle Themen ein- und ausgeblendet und beliebige Ausschnitte gedruckt werden. Da der Kanton derzeit ein eigenes Portal entwickelt, das die RGSK-Inhalte abbilden soll, wurde auf das WebGIS für das RGSK 2021 verzichtet.

### Zusatzbericht

Mit der Erarbeitung des RGSK 2021 wurde im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Siedlungsmassnahmen und deren Koordinationsstände der Zusatzbericht «Interessenabwägung Gebiete FS» erstellt.

#### 1.3.5 Rollen der beteiligten Akteurinnen und Akteure

In den Erarbeitungsprozess zum RGSK 2021 sind Akteurinnen und Akteure auf unterschiedlichen Ebenen involviert. Die einzelnen Stellen nehmen dabei jeweils folgende Rolle wahr:

Kanton	<ul style="list-style-type: none"><li>– Er erarbeitet die kantonalen inhaltlichen und zeitlichen Vorgaben für die Erarbeitung des RGSK.</li><li>– Er ist die Plangenehmigungsbehörde für das RGSK.</li><li>– Er übernimmt die A-Massnahmen in den kantonalen Richtplan bzw. in die kantonalen mittel- bis langfristigen Sach- und Finanzplanungen und stimmt diese untereinander ab.</li></ul>
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	<ul style="list-style-type: none"><li>– Sie ist verantwortlich für den inhaltlichen Erarbeitungsprozess des RGSK 2021.</li><li>– Sie führt die erforderlichen Partizipationsprozesse im Rahmen der Erarbeitung sowie des Planerlassverfahrens durch.</li><li>– Sie erstellt das Controlling der Massnahmen des RGSK bezüglich Umsetzungsstände und koordiniert die Finanzierung zwischen den Gemeinden bei gemeindeübergreifenden Massnahmen.</li><li>– Sie ist verantwortlich für die zeitgerechten Beschlüsse zur Umsetzung ihrer Massnahmen.</li><li>– Sie prüft im Rahmen von Mitberichten die Kongruenz der kommunalen Orts- und Verkehrsplanungen zum RGSK.</li></ul>
Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"><li>– Sie sind verantwortlich für die zeitgerechten Beschlüsse zur Umsetzung ihrer Massnahmen.</li><li>– Sie sind verantwortlich für die termingerechte Umsetzung der Massnahmen.</li><li>– Sie erstatten der RKBM periodisch Bericht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen.</li></ul>
Weitere (z. B. Transportunternehmungen)	<ul style="list-style-type: none"><li>– Sie erstellen gemeinsam mit Kanton und Gemeinden die jeweiligen Projektgrundlagen.</li><li>– Sie sind verantwortlich für die termingerechte Umsetzung der vereinbarten Massnahmen.</li></ul>

#### 1.3.6 Projektorganisation RGSK 2021

Das RGSK 2021 wurde – wie auch das AP4 – innerhalb der nachfolgend dargestellten und erläuterten Projektorganisation erarbeitet und konsolidiert.

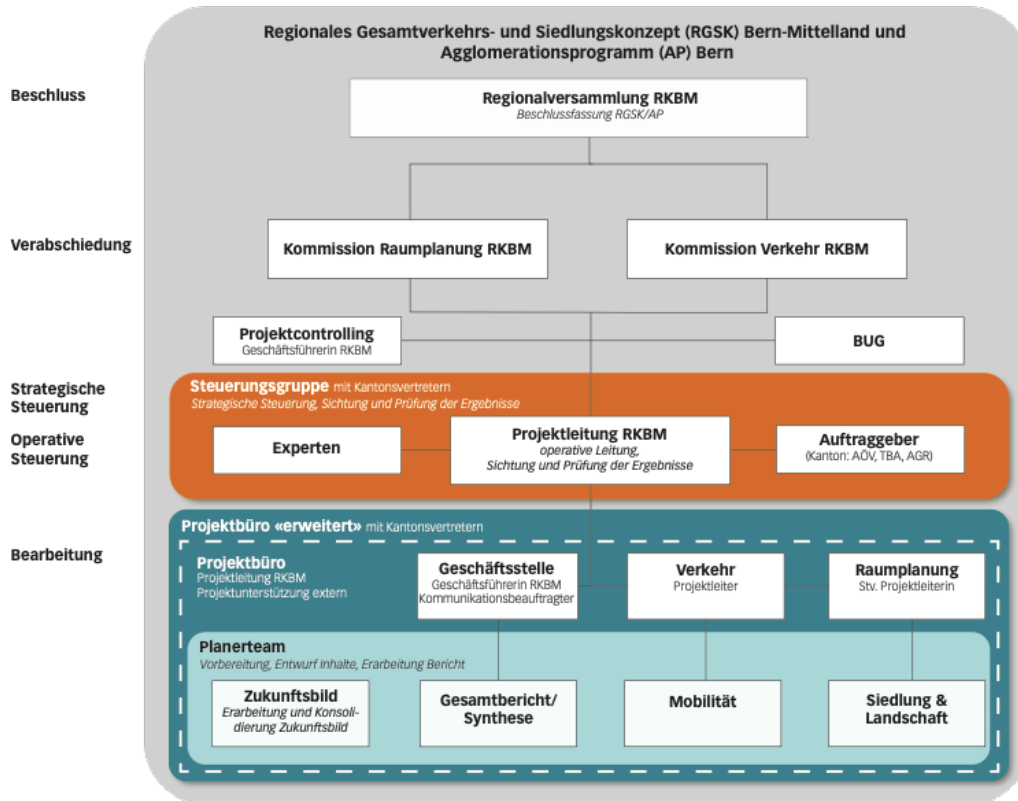


Abb. 2 Projektorganisation RGSK Bern-Mittelland und AP Bern.

- Regionalversammlung – Die 76 Gemeindepräsidien bilden die Regionalversammlung (RV).  
 – Die RV ist das übergeordnete politische Entscheidungsorgan der RKBM und beschliesst das RGSK 2021.
- Kommissionen Raumplanung und Verkehr – Die beiden Kommissionen sind die verantwortlichen Fachgremien in der Raum- respektive Verkehrsplanung. Sie sichten und prüfen die Ergebnisse der behördenverbindlichen Inhalte des Agglomerationsprogramms und verabschieden dieses zur Mitwirkung, Vorprüfung und Genehmigung.  
 – Sie sichten und prüfen die Ergebnisse der behördenverbindlichen Inhalte des RGSK 2021 und verabschieden diese zur Mitwirkung, Vorprüfung und Genehmigung.
- Steuerungsgruppe – Sie beaufsichtigt den Planungs- und Erarbeitungsprozess des RGSK 2021 auf Grundlage der Vorgaben des Kantons.  
 – Sie setzt sich aus der Projektleitung der RKBM und Vertreterinnen und Vertretern des Kantons zusammen.
- Projektleitung – Der Projektleitung obliegt die operative Steuerung des Projekts.  
 – Sie berät die Entwürfe des Planerteams und verabschiedet diese zu Händen der Projektsteuerung respektive der Kommissionen Raumplanung und Verkehr.



- |  |   |
|--|---|
| Projektbüro,<br>Projektbüro<br>«erweitert» | <ul style="list-style-type: none"><li>– Das Projektbüro sorgt für eine koordinierte, qualitäts-, termin- und leistungsgerechte Abwicklung des Projekts.</li><li>– Im Projektbüro sind die Projektleitung, die Teilprojektleitungen, die Kommunikation und alle Planerteams vertreten.</li><li>– Das Projektbüro übernimmt die administrative Gesamtkoordination und die fachliche Koordination zwischen den Teilprojekten.</li><li>– Im «Projektbüro erweitert» werden die kantonalen Vertreterinnen und Vertreter der Auftraggeber (AGR, TBA, AÖV) periodisch in den Erarbeitungsprozess einbezogen.</li></ul> |
| Planerteam                                 | <ul style="list-style-type: none"><li>– Das Planerteam erarbeitet die Inhalte und Massnahmen in engem Austausch mit der Projektleitung und den kantonalen Fachstellen.</li></ul>  |

### 1.3.7 Arbeitsschritte

#### Meilensteine

Das RGSK wird im Vierjahres-Rhythmus erstellt bzw. überarbeitet. Ausschlaggebender Zeitpunkt für die Erarbeitung ist das Eingabedatum beim Kanton. Für das RGSK 2021 ist dies der 2. August 2021.

Daraus abgeleitet hat dies folgenden Zeitplan für die Erarbeitung, Mitwirkung, Vorprüfung, Fertigstellung, Einreichung und Genehmigung des RGSK 2021 ergeben:

- Erarbeitung Grundlagen: Ende 2018 bis Mitte 2019
- Sektorbezogene Workshops mit Gemeinden zu Handlungsbedarf, Massnahmen: Frühling 2019
- Sektorbezogene Echoräume zu Entwürfen Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Strategien, Massnahmen: Herbst 2019
- Erarbeitung Entwurf Dossier RGSK 2021 und AP4: Sommer bis Ende 2019
- Mitwirkung: 31. Januar bis 15. Mai 2020
- Überarbeiten RGSK 2021 und AP4 aufgrund Mitwirkung: Frühling bis Sommer 2020
- Kantonale Vorprüfung: 31. August bis 31. Dezember 2020
- Überarbeiten RGSK 2021 aufgrund Vorprüfung: Januar bis April 2021
- Erstellen separates Dossier AP4 im Frühjahr 2021
- Konsolidierung in Kommissionen Raumplanung und Verkehr: Ende April 2021
- Beschluss RGSK 2021 durch Regionalversammlung RKBM: 17. Juni 2021
- Einreichung zur Genehmigung bei Kanton: 2. August 2021

#### Erarbeitungsprozess im Detail

Der Start der Arbeiten zum RGSK 2021 erfolgte offiziell im Frühling 2019. Die Erarbeitung des AP4 erfolgte parallel, da viele Inhalte beide Planungsinstrumente betreffen; erst am Ende des Erarbeitungsprozesses wurden das RGSK und das AP aufgeteilt und jeweils finalisiert.

Der Erarbeitungsprozess umfasste die Bearbeitung der verschiedenen Arbeitspakete und den Einbezug aller Gemeinden im Rahmen von halbtägigen Workshops und Echoräumen. Mit der Erarbeitung und der Genehmigung des RGSK 2021 durch den Kanton ist der Prozess jedoch nicht beendet. In den kommenden Jahren steht die Umsetzung der A-Massnahmen im Zentrum und in der Verantwortung der betroffenen Gemeinden. Der Prozess wiederholt sich im Turnus der Vorgaben des Kantons zur RGSK-Überarbeitung (derzeit alle vier Jahre).

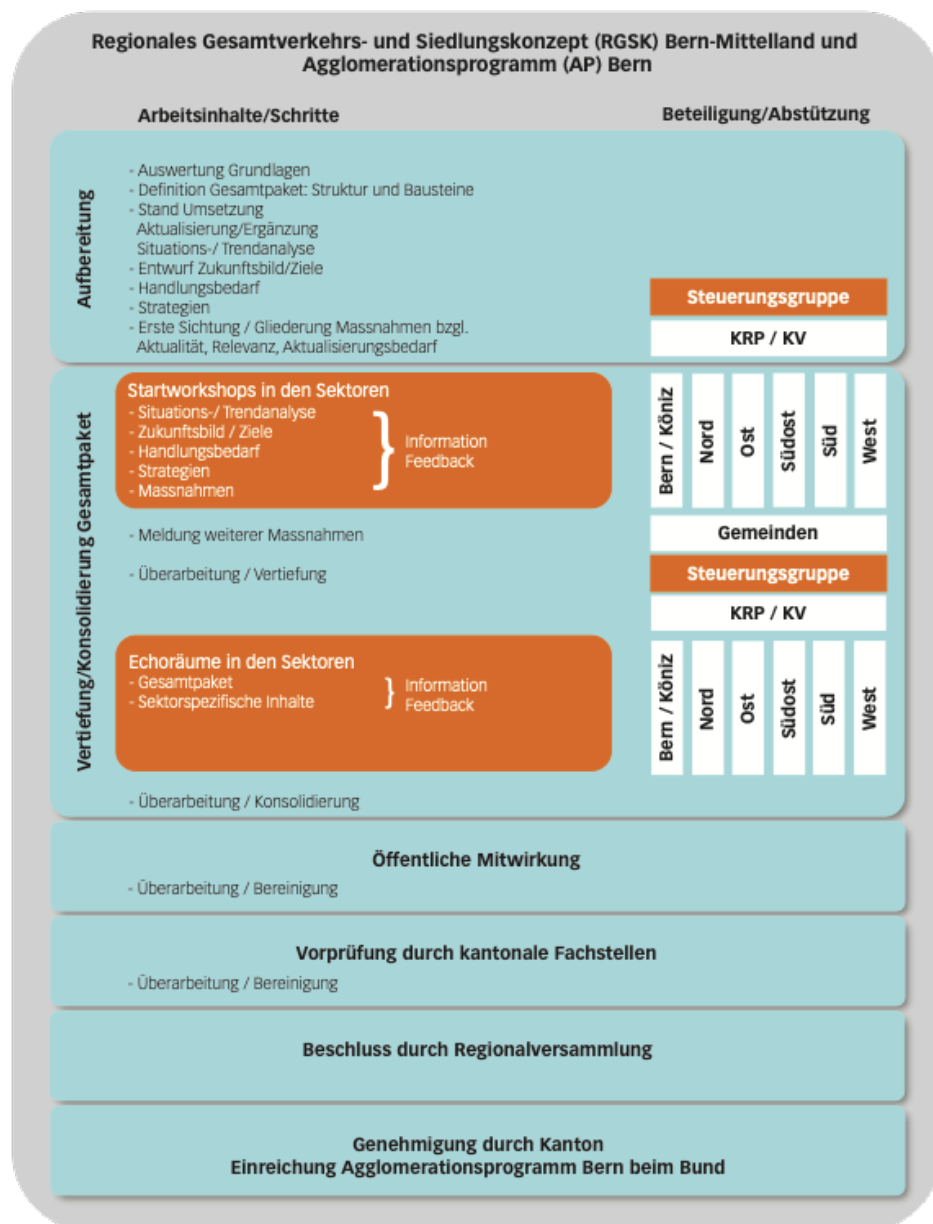


Abb. 3 Der Erarbeitungsprozess des RGSK 2021 und AP 4. Generation.

**Start der Arbeiten mit Umfragen in den Gemeinden**

Massnahmen  
Siedlung und Ver-  
kehr RGSK II

Die RKBM startete im Januar 2019 eine Umfrage und bat ihre Gemeinden, die Inhalte des RGSK II (und des AP3) zu prüfen und detailliert Rückmeldung zum Umsetzungsstand der Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen zu geben. Die Ergebnisse dienen den Arbeitspaketen Siedlung, Landschaft und Verkehr als Grundlage für die Ermittlung der Ausgangslage im RGSK 2021.

**Einbezug der Gemeinden**

Die RKBM stellte in einem ersten Schritt eine Übersicht über sämtliche Massnahmen aller Horizonte (RGSK I und II, AP1, 2 und 3) in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr her. Diese wurde den Gemeinden zur Überprüfung, Streichung, Aktualisierung und Ergänzung zugestellt. Diese Grundlage diente als Basis für die Triage der Massnahmen bei der Vorbereitung der Workshops.

Workshops

Das Ziel der sektorbezogenen Workshops war, die bestehenden Massnahmen zu überprüfen und die Bedürfnisse der Sektoren abzuholen, um den lokalen Handlungsbedarf besser räumlich verorten zu können. Die den jeweiligen Sektor betreffenden Massnahmen wurden in den Workshops aufgezeigt und diskutiert.

Echoräume

Im Oktober 2019 fanden in den Sektoren Echoräume statt mit dem Ziel, das neu erarbeitete Zukunftsbild und die Teilstrategien zu diskutieren und zu konsolidieren. Die Gemeinden hatten die Möglichkeit, Stellung zu den Inhalten zu nehmen und weitere Anregungen zu Zukunftsbild und Teilstrategien einzubringen.

### **Mitwirkung**

Die öffentliche Mitwirkung zum RGSK 2021 dauerte vom 31. Januar bis zum 15. Mai 2020. Während der Mitwirkung gingen insgesamt 117 Stellungnahmen bei der Regionalkonferenz ein. Dabei äusserten sich 52 Gemeinden, 36 Organisationen und Institutionen (inkl. Transportunternehmen), 17 Regional- und Ortsparteien, 6 Ämter, 4 Unternehmen und 2 Privatpersonen. 69 Prozent der RKBM-Gemeinden haben sich an der Mitwirkung beteiligt. Sie repräsentieren 93 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner im Perimeter der RKBM.

Die RKBM wertete die Mitwirkungseingaben aus und nahm in einem Mitwirkungsbericht Stellung zu den Eingaben (Mitwirkungsbericht datiert vom 31. August 2020). Im Rahmen der Weiterbearbeitung des RGSK konnten diverse Präzisierungen aus den Stellungnahmen aufgenommen und berücksichtigt werden.

Bei den Gemeinden lässt sich ein grosses Einverständnis mit dem RGSK konstatieren. Die umfangreiche Partizipation mit zwei aufeinanderfolgenden Workshops für Verwaltungs- und Politikvertreter/innen im Vorfeld hat sich bewährt. Die Zustimmung ist mit 63 % bis 84 % «Ja»- und «Eher ja»-Antworten bei den verschiedenen Fragen erfreulich hoch.

### **Vorprüfung**

Die Vorprüfung des RGSK 2021 durch den Kanton fand vom 31. August bis 31. Dezember 2020 statt. Das Ergebnis der Vorprüfung ist in einem Vorprüfungsbericht zusammengefasst. Weiter liegen diverse Mitberichte der einbezogenen Ämter sowie Stellungnahmen des Entwicklungsraums Thun, der Regionalkonferenz seeland.biel/bienne sowie des Amtes für Raumplanung des Kantons Solothurn vor.

Der umfangreiche Vorprüfungsbericht nennt insgesamt rund 60 Vorbehalte gegenüber Verkehrsmassnahmen, 40 Vorbehalte gegenüber Teilmassnahmen Siedlung sowie drei Vorbehalte gegenüber Teilmassnahmen Landschaft. Dabei handelt es sich zu einem grossen Teil um Detailanpassungen.

Das RGSK-Dossier wurde im Anschluss gestützt auf die im Vorprüfungsbericht, den Mitberichten sowie den Stellungnahmen formulierten Genehmigungsvorbehalte und Anträge überarbeitet.

Wichtigste Änderungen aufgrund der Vorprüfung sind:

- Das Agglomerationsprogramm soll vom RGSK-Dossier getrennt und separat weiterbearbeitet werden.
- Die Kapitel 2 (Stand der Umsetzung) und 7 (Massnahmen) müssen im Hinblick auf die Einreichung des Dossiers als Agglomerationsprogramm inhaltlich-strukturell überarbeitet werden. Für das RGSK werden die beiden Kapitel weitgehend belassen.
- Generell sind Verbesserungen am Zukunftsbild, den Strategiekarten und Analysekarten (z. B. Darstellung der Kantonsstrassen) vorzunehmen. Ergänzend dazu hat die RKBM entschieden, die Strategie Kombinierte Mobilität mit einer eigenen Strategiekarte darzustellen und zur Multimodalität der Mobilität weiterzuentwickeln.
- Für die zur Festsetzung vorgesehenen Siedlungsmassnahmen sind weitergehende Abklärungen und Nachweise verlangt. Die entsprechenden Angaben sind in einem separaten Vertiefungsbericht (Zusatzbericht) zusammengefasst.
- Die neuen Massnahmenblätter Siedlung (u. a. Regionale Klimastrategie, Regionale Gewerbebezonen, Regionales Kompensationsmodell Fruchtfolgeflächen) werden geschärft und konkretisiert.
- Die mit dem RGSK II noch nicht komplett abgelösten regionalen Teilrichtpläne im Bereich Landschaft sollen in den nächsten Jahren definitiv

abgelöst werden. Die Ablösung wird daher als Massnahmenblatt im Sinne eines Selbstauftrags ins RGSK 2021 aufgenommen.

- Im Bereich Verkehr sind die Massnahmen betreffend Umsetzungshorizonte/Kosten mit den Leistungsträgern und die Systematik der Massnahmenpakete (pauschal/nicht pauschal) zu überprüfen. Es werden wenige neue Massnahmen aufgenommen.
- Die Dokumentationsblätter der nationalen Massnahmen ÖV/MIV und diejenigen der eigenen Leistungen sind gemäss Vorgaben zu erstellen und in den Massnahmenband einzufügen.

#### **Verabschiedung und Genehmigung**

Das RGSK 2021 wurde im Juni 2021 von der Regionalversammlung Bern-Mittelland verabschiedet und anschliessend beim Kanton zur Genehmigung eingereicht.

## 2. Stand der Umsetzung

Überblick Stand  
der Umsetzung

Das Kapitel 2 zeigt anhand von Text, Tabellen und Grafiken den Umsetzungsstand der Massnahmen. Es fasst zusammen, ob die Umsetzung der Massnahmen zeitlich auf Zielkurs ist, wo allenfalls Verzögerungen und andere Hemmnisse festzustellen sind. Das vorliegende Kapitel bildet für die RKBM die Grundlage, um bei Verzögerungen gemeinsam mit Kanton und Gemeinden eine Klärung herbeizuführen zu können.

Der Umsetzungsstand wird jedoch nur für die Massnahmen der Agglomerationsprogramme erfasst und dargestellt, da für diese eine Leistungsvereinbarung mit dem Bund mit Pflicht zum Monitoring/Controlling besteht. Aus diesem Grund orientieren sich die Tabellen und Grafiken in diesem Kapitel an den Vorgaben und Begrifflichkeiten des Bundesamts für Raumentwicklung ARE.

Das von der RKBM periodisch nachgeführte Controlling zeigt, dass die Massnahmen der früheren Generationen von Agglomerationsprogrammen vom Kanton und den Gemeinden sehr zielgerichtet umgesetzt werden: Ein Grossteil der definierten Massnahmen aus früheren Generationen in den Bereichen Siedlung und Landschaft befindet sich in Umsetzung. Es ist entscheidend, die Realisierung der Massnahmen weiter voranzutreiben. Im AP4 stand daher die Weiterentwicklung und (Neu-)Priorisierung der bestehenden Massnahmen im Vordergrund. Auch im Bereich Verkehr konnte der Grossteil der Massnahmen aus den AP der ersten drei Generationen umgesetzt werden. Auf dem Strassennetz wurden mehrere Hauptverkehrsachsen saniert und dadurch für den Fuss- und Veloverkehr sicherer gemacht. Im ÖV wurde das Tram- und Busnetz ausgebaut und das Angebot verdichtet. Für das Velo wurden erste Velohaupttrouten und Velostationen in Betrieb genommen. Einzelne wichtige Massnahmen verzögern sich jedoch – wie etwa das Verkehrsmanagement – oder können nur teilweise oder gar nicht realisiert werden – wie etwa der Ast Köniz des Trams Region Bern, der in einer Volksabstimmung abgelehnt wurde.

Generationen-  
kohärenz

### AP Bern 1. Generation

In den Jahren 2005 bis 2008 haben der Kanton und die Stadt Bern gemeinsam mit dem damaligen Verein Region Bern (VRB) und der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK) das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern der ersten Generation (AP1) erarbeitet. Mit der Einführung der Regionalkonferenzen im Kanton Bern wurde der Verein Region Bern 2009/10 aufgelöst und gemeinsam mit der RVK im Jahr 2010 in die neue Organisationsform Regionalkonferenz Bern-Mittelland überführt.

### RGSK I und AP Bern 2. Generation

Die RKBM hat zwischen 2010 und 2012 aufbauend auf das AP1 und auf der Grundlage der kantonalen Vorgaben (kantonaler Richtplan, Gesamt-mobilitätsstrategie etc.) das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland der ersten Generation (RGSK I) erarbeitet. Wegen der parallelen Erarbeitung von AP2 und RGSK I, der grossen



Perimeterüberlappung (BeSA und RGSK) und dem methodisch gleichen Erarbeitungsprozess wurde gestützt auf die kantonale Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit das AP2 in Form des RGSK I erarbeitet. Die behördenverbindliche Umsetzung der Inhalte des AP erfolgte somit über das Instrument RGSK. Der Kanton reichte das AP2 respektive RGSK I im Jahr 2012 beim ARE ein.

### **RGSK II und AP Bern 3. Generation**

Zwischen 2014 und 2016 hat die RKBM auf der Grundlage des revidierten kantonalen Richtplans und des vorgängig erarbeiteten Landschaftskonzepts das RGSK II erarbeitet. 2013 bis 2014 erstellte die RKBM mit dem Projekt «Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung» eine grundlegende Vertiefungsarbeit für den Bereich Landschaft. In einem partizipativen Prozess mit den Gemeinden und begleitet von Expertengremien wurde die Landschaftsthematik weiterentwickelt. Der Kanton reichte das AP3 respektive RGSK II im Jahr 2016 beim ARE ein.

## 2.1 Umsetzung von Leitbild und Teilstrategien früherer Generationen

### 2.1.1 Leitbild

Im RGSK I wurde für die Region Bern-Mittelland ein räumliches Entwicklungsleitbild mit den Elementen «Leitbild Struktur» und «Leitplan» erarbeitet. Das Leitbild Struktur zeigt dabei die Einbettung der Region Bern-Mittelland in das übergeordnete Raumkonzept Schweiz und das Netz der übergeordneten Entwicklungsachsen, welche die Region Bern-Mittelland mit den Nachbarregionen verbinden. Der Leitplan zeigt im Sinne eines Zukunftsbilds das Gesamtbild der gewünschten räumlichen Entwicklung.

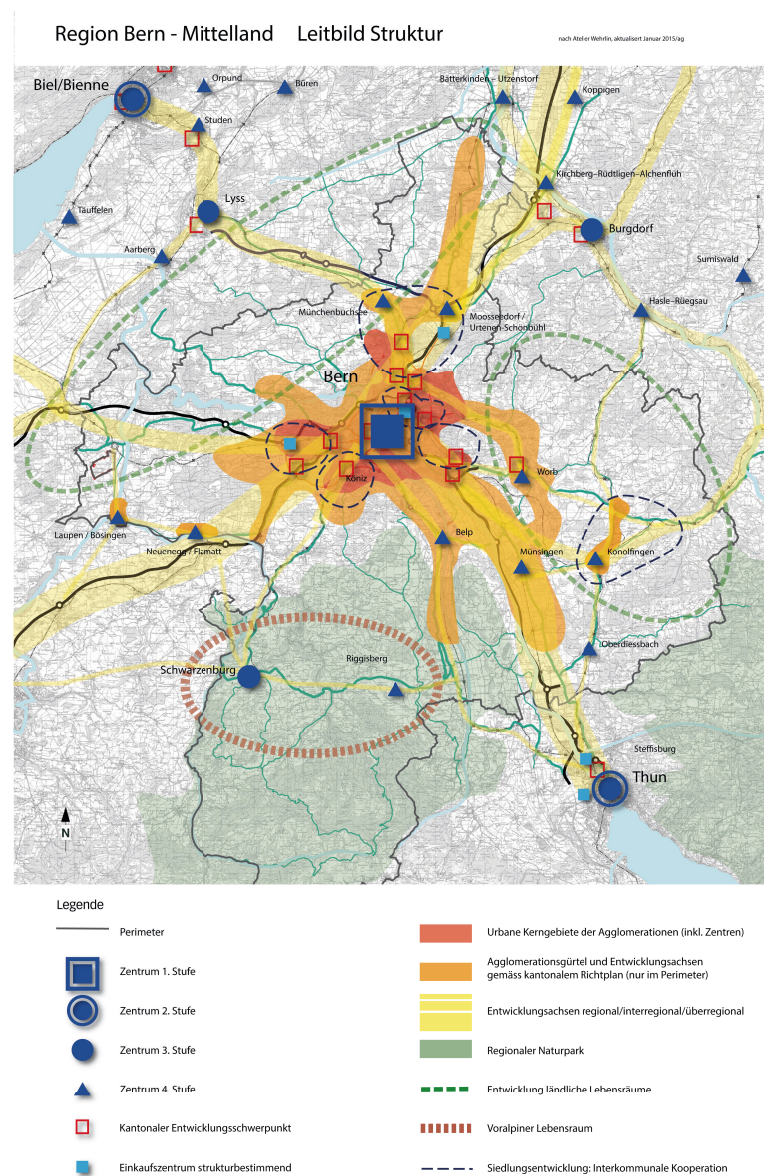


Abb. 4 Das Leitbild Struktur der Regionalkonferenz Bern-Mittelland im RGSK II.

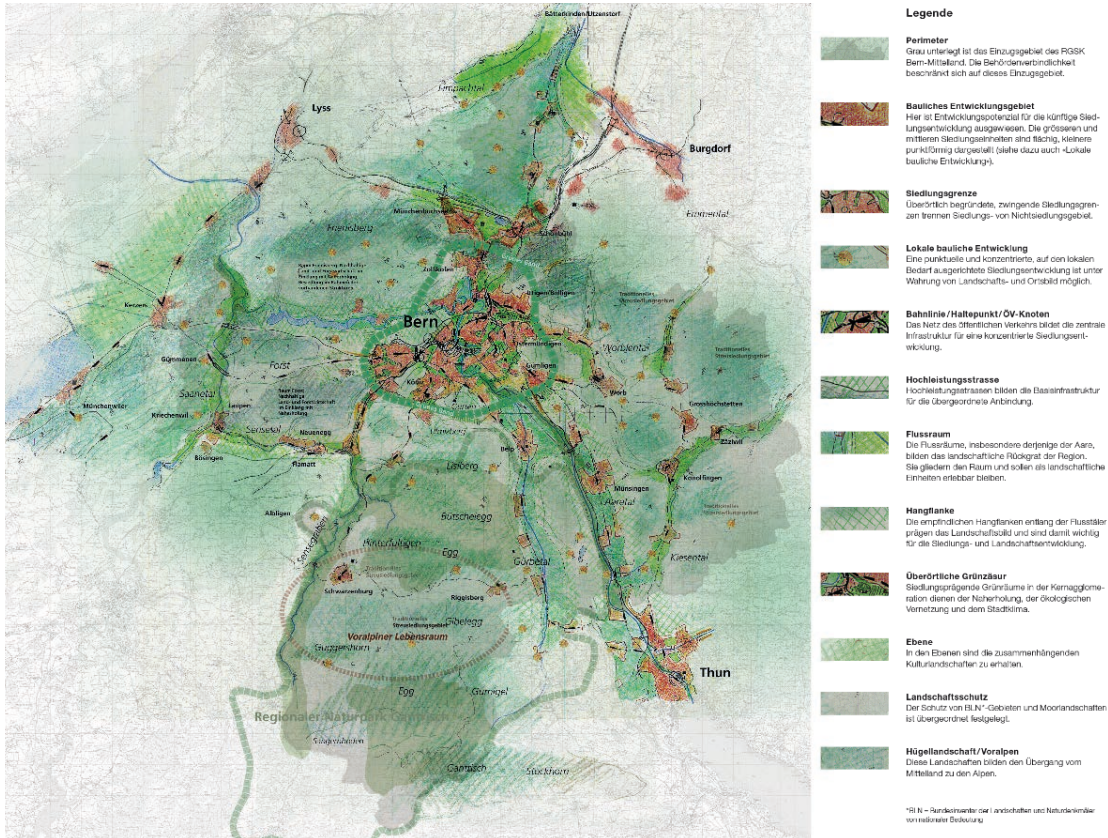


Abb. 5 Der Leitplan der Regionalkonferenz Bern-Mittelland im RGSK II.

Der mit dem räumlichen Entwicklungsleitbild als Grundlage generierte Blick auf das Ganze ermöglicht es, die angestrebte konzentrierte Siedlungsentwicklung und die umweltschonende und leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs umzusetzen.

Das Leitbild Struktur wurde im RGSK II vertieft und an die Raumtypen und die Zentrenstruktur des revidierten kantonalen Richtplans 2030 angeglichen. Die Elemente des Leitplans entsprachen den Inhalten des Richtplans 2030 und wurden unverändert aus dem RGSK I übernommen.

Siedlung

Die RKBM legte mit dem räumlichen Entwicklungsbild Wert auf die Weiterentwicklung der regionalen Siedlungsstruktur. Damit wurde die Erweiterung der stark auf das Stadtzentrum von Bern ausgerichteten Struktur hin zu einer Struktur mit Polen angestossen, die ihr eigenes spezifisches Profil aufweisen: Im Rahmen von kommunalen Richtplänen, Nutzungsplanungen und durch qualitätssichernde Verfahren haben mehrere Gemeinden in der Kernagglomeration (z. B. Stadt Bern, Köniz, Ostermündigen) ihre eigenständige Identität und Attraktivität als Wohn- und Arbeitsort weiterentwickelt. Gestützt auf das Leitbild und die damit verbundenen Stossrichtungen (z. B. die Zielvorstellung Siedlungsentwicklung nach innen) konnten in den vergangenen Jahren positive Entwicklungen erreicht werden. Vor allem im Kerngebiet der Agglomeration, auf den Entwicklungsachsen und

in den Regionalzentren wurde und wird die Siedlungsstruktur kontinuierlich gestärkt, die Siedlungsqualität aufgewertet und die Entwicklung auf bestehende und gut geeignete Standorte ausgerichtet (vgl. Umsetzung Massnahmen Kap. 2.2).

**Landschaft** Für das Thema Landschaft ist der im RGSK I entworfene skizzenhafte Leitplan massgebend, womit dieser Themenbereich erstmals in das Planungsinstrument aufgenommen wurde. Im Rahmen der Vertiefungsarbeit wurden Zielsetzungen formuliert, welche die langfristige Integration des Themas Landschaft in das RGSK sicherstellten und als Grundlage für erste, inzwischen umgesetzte Massnahmen dienen: Auf (über-)kommunaler Stufe wurde zum Beispiel die als Rundweg ausgestaltete Veloroute Nr. 888 im Grünen Band umgesetzt und als stadtnahe Landschaft für die Naherholung stärker erlebbar. Die Stadt Bern erarbeitete ein Freiraumkonzept (2018) als Grundlage für die weitere Freiraumentwicklung mit einem starken Akzent auf Aspekten der Freiraumnutzung.

**Verkehr** Das Leitbild Struktur enthält zum Verkehr keine räumlichen Aussagen. Die abgebildeten unterschiedlichen Entwicklungsachsen und Räume der Agglomeration implizieren zwar die Bedeutung des Verkehrs für die angestrebte Agglomerationsentwicklung («die Siedlungsentwicklung findet prioritär entlang der MIV- und ÖV-Achsen statt»), jedoch fehlen weitere Erläuterungen in der Legende. In der Textbeschreibung zum Leitbild Struktur wird dem Verkehr eine unterstützende Funktion der Siedlungsentwicklung zugesprochen. Um die Zielvorstellung einer Siedlungsstruktur mit mehreren Polen erreichen zu können, sind Netzergänzungen und -ausbauten notwendig; dies vor allem im öffentlichen Verkehr und mittels Velohaupt-routen sowie punktuell beim Strassennetz. Jene Aussagen sind nach wie vor richtig; unterstützend sollen jedoch mit dem RGSK 2021 auch Darstellungen zur angestrebten Mobilitätsentwicklung in das Zukunftsbild integriert werden (vgl. Kap. 4).

### **2.1.2 Teilstrategien**

**Siedlung und Landschaft** Die mit dem RGSK I und II definierten Teilstrategien Siedlung und Landschaft haben sich im Laufe der vergangenen Jahre als richtig erwiesen. Mit der Formulierung von übergeordneten Teilstrategien, die mit differenzierten Teilstrategien pro Raumtyp ergänzt wurden, konnte eine gute Basis für die Ausarbeitung und Umsetzung von konkreten Massnahmen geschaffen werden. Gestützt auf das neu erarbeitete Zukunftsbild werden im RGSK 2021 auch die Teilstrategien Siedlung und Landschaft überprüft und wo nötig geschärft und ergänzt. Insbesondere werden die bisher eher allgemein gehaltenen Aussagen textlich und räumlich präzisiert. Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass auch aufgrund der revidierten übergeordneten Grundlagen (z. B. RPG, kantonaler Richtplan und Baugesetz) die Basis für die Umsetzung der in den früheren RGSK- und AP-Generationen formulierten Strategien geschaffen wurden. Die Umsetzung der Strategien auf Stufe Region und Gemeinden ist daher auf Kurs.



Verkehr

Die Teilstrategien zum Verkehr bauen auf der kantonalen 3V-Strategie («Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern», «Verkehr verträglich gestalten») auf und haben sich als Grundsatzstrategien in den Gemeinden und der Region Bern etabliert. Die beschriebenen Inhalte der Strategien sowie die Leitsätze für die unterschiedlichen Raumtypen sind zu einem grossen Teil immer noch richtig.

Ein Manko der Teilstrategie Verkehr ist das Fehlen von Karten respektive die Verwendung von mehrheitlich schematischen Abbildungen. Ebenso wie beim räumlichen Leitbild bestehen zwar Textaussagen, jedoch entsteht eine gewisse Unverbindlichkeit für die Gemeinden, wenn die Strategieelemente und Ziele nicht räumlich dargestellt respektive verortet werden.

## 2.2 Umsetzungsstand der Massnahmen früherer Generationen

### 2.2.1 AP1

Für die Beurteilung des Umsetzungsstands der Massnahmen aus der 1. Generation werden die Massnahmen gemäss den Umsetzungstabellen des Bundes berücksichtigt und in folgende Kategorien eingeteilt:

Umsetzungsstand	
Im Soll	
kleine zeitliche Verzögerung ( $\leq 4$ Jahre)	
grosse zeitliche Verzögerung ( $> 4$ Jahre)	
Planungsstopp/Sistierung	

Massnahmen  
Siedlung

### Siedlung und Landschaft

Im Bereich Siedlung und Landschaft wurde im AP1 ein Fokus auf die Trendwende hin zu einem haushälterischen Umgang mit dem Boden gelegt. Insgesamt sechs Massnahmen wurden zu den Themen ESP Arbeiten/Wohnen, Siedlungserweiterungen und den verkehrsintensiven Vorhaben formuliert. Von diesen Massnahmen (A- und B-Massnahmen inkl. Daueraufgaben) im Bereich Siedlung konnte der grösste Teil bis 2014 umgesetzt werden. Das RGSK II hat die drei Massnahmen zu den ESP Arbeiten/Wohnen und verkehrsintensiven Vorhaben aus dem AP 1. Generation in aktualisierter und weiterentwickelter Form aufgegriffen.

351.202	Sicherstellen einer koordinierten Grundlagenbereitstellung [B11]
351.203	Kriterien für Einzonungen, Berechnung Baulandbedarf [B12]
351.204	ESP Arbeiten/Wirtschaft [B13]
351.205	ESP Wohnen [B14]
351.206	Standorte für verkehrsintensive Vorhaben von reg. Bedeutung [B15]
351.207	Regionale Richtpläne und Ortsplanungen koordinieren [B16]

Tab. 1 Stand der Umsetzung der Massnahmen Siedlung des AP1.

Massnahmen  
 Landschaft

Da das Agglomerationsprogramm der 1. Generation den Bereich Landschaft nicht explizit behandelt hat, wurden keine Massnahmen dazu formuliert.

Massnahmen Ver-  
 kehr und Mobilität

### Verkehr und Mobilität

Das Agglomerationsprogramm der 1. Generation setzte den Fokus auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verträglichkeit zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden und einem flüssigeren Verkehrsablauf. Um dies zu erreichen, wurden beim motorisierten Individualverkehr lokale Verkehrssanierungs- und Verkehrsoptimierungsmassnahmen mit regionaler Wirkung eingegeben und umgesetzt.

Die Weiterentwicklung des ÖV-Netzes und der kombinierten Mobilität stellen weitere wichtige Bausteine dar: Mit dem Tram Region Bern wurde ein zentrales Konzept entwickelt, welches die bestehenden Kapazitätsprobleme auf der Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen beheben sollte. Das Stimmvolk von Köniz sprach sich jedoch gegen den hohen Kostenanteil für den Tramast aus; auf Seite Ostermundigen konnte das Projekt weiterbearbeitet werden. Als Übergangslösung wird der Linienast 10 Bern–Köniz auf Doppelgelenkbusse umgestellt.

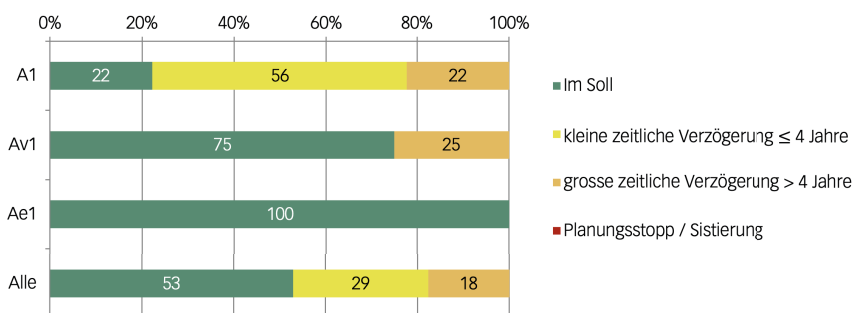


Abb. 6 Umsetzungsstand Massnahmen Verkehr des AP1 in Prozent.

Umsetzungsstand	Anzahl Massnahmen			
	A1	AV1	Ae1	Alle
Im Soll	2	3	4	9
kleine zeitliche Verzögerung (≤ 4 Jahre)	5	0	0	5
grosse zeitliche Verzögerung (> 4 Jahre)	2	1	0	3
Planungsstopp/Sistierung	0	0	0	0

Tab. 2 Umsetzungstand Massnahmen Verkehr des AP1 in absoluten Zahlen.

Von den mitfinanzierten Massnahmen (A1), den nicht mitfinanzierten Massnahmen (AV1) sowie den Eigenleistungen (Ae1) waren per Dezember 2020 53 % umgesetzt (9 Massnahmen). Eine Verzögerung bei der Umsetzung besteht bei 47 % (8 Massnahmen).

#### Durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen AP 1. Generation (A1-Liste)

Fuss/Velo

351.032	Bern, Velostation Bahnhof Bern [41]	
351.046	Konzept LV_A-Liste Laufende Umsetzung (von 32 Teilmassnahmen sind 12 abgeschlossen und 3 in Umsetzung.)	

ÖV/KM

351.014	Umstellung Buslinie 10 nach Köniz/Schliern [0] In der Volksabstimmung 2014 wurde in Köniz der kommunale Kostenanteil an der Tramlinie abgelehnt, womit Tram Region Bern nicht wie ursprünglich vorgesehen realisiert werden kann. Aufgrund der heutigen und zukünftigen Nachfrage haben die Region Bern-Mittelland und der Kanton Bern in einer Studie eine Übergangslösung entwickelt: Die Linie 10 soll mittelfristig (für mindestens die nächsten 20 Jahre) auf Doppelgelenkbusse (Trolleybus mit teilweiser Oberleitung) umgestellt werden. Im März 2021 stimmte der Bund der Massnahmenänderung zu. Die definitive Beurteilung über die Mitfinanzierbarkeit erfolgt abschliessend im Rahmen der Erstellung der Finanzierungsvereinbarung	
351.015	Tram Ostermundigen/Rüti [B36] Nach der Ablehnung des Gesamtprojekts Tram Region Bern 2014 beschloss das Stimmvolk der Gemeinde Ostermundigen im April 2016, eine angepasste Variante des Tramprojekts umzusetzen. Die Planungen für den östlichen Abschnitt wurden wieder aufgenommen. Im März 2018 stimmte das Stimmvolk dem Tram nach Ostermundigen zu. Infolge einer Beschwerde verzögerte sich die weitere Projektbearbeitung bis Anfang 2019. Der Baustart erfolgt frühestens 2024.	
351.017	Entflechtung Wylerfeld [B31] Die Massnahme befindet sich seit 2016 im Bau; die Fertigstellung ist für 2022 geplant.	



MIV	351.008	Verkehrssanierung Worb [B53]	
	351.010	Verträgliches Strassennetz (Umsetzung nach Berner Modell) [B57]  Die Massnahme besteht aus 8 Teilmassnahmen, wovon 3 umgesetzt sind (Verkehrsknoten Papiermühle in Ittigen, Busbevorzugung beim Kreisel Schönbrunnen in Münchenbuchsee und die Ergänzung der Bielstrasse in Münchenbuchsee mit einem Fuss-/Veloweg) und 3 in Umsetzung sind.	
	351.027	Bern, Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse–Buchserplatz [22]  Das Projekt wurde im Perimeter erweitert., wodurch sich kleinere Verzögerungen ergeben. Im Juni 2019 haben die umfangreichen Sanierungsarbeiten auf der Strecke Thunstrasse–Burgernziel–Ostring begonnen. Bis 2021 erfolgt die Gesamtanierung auf dem Abschnitt Freudenbergplatz–Burgernziel (Traminfrastruktur, Strassenbau, Werkleitungen).	
	351.028	Bern, Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring [23]  Die Massnahme umfasst vier Teilmassnahmen, wovon die Velohauptroute Bern Wankdorf umgesetzt wurde; zwei weitere Teilmassnahmen sind in Umsetzung.	

**Nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) mitfinanzierbare Massnahmen AP 1 (Av1-Liste)**

KM/NM	351.045	Paket kombinierte Mobilität (Zentrale, Internet, Call-a-bike) [0]	
	351.208	Parkplatzbewirtschaftung [0]	
MIV	351.011	Bremgarten, Instandstellung Felsenaubrücke [B54]  Weiterhin in der Projekterarbeitung. Umsetzung bis 2025.	
	351.029	Paket Optimierung Lichtsignalanlagen [0]	

**Eigenleistungen (Ae1-Massnahmen)**

KM	351.044	Beiträge an Parkplätze (P+R), S-Bahn-Konzept [0]	
MIV	351.007	Neugestaltung Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen [B55]	
	351.030	Paket Verkehrsberuhigung und Platzgestaltung [0]	
	351.031	Paket Verkehrsberuhigung und Platzgestaltung [0]	

Tab. 3 Stand der Umsetzung der Massnahmen Verkehr des AP Bern 1. Generation.

**2.2.2 RGSK I**

Priorisierung Massnahmen Siedlung und Landschaft

Im RGSK I wurden in Einklang mit den Vorgaben des Bundes für das Agglomerationsprogramm im Bereich Siedlung und Landschaft lediglich die Massnahmenpakete nach A-, B- und C-Horizont priorisiert, nicht aber deren Teilmassnahmen. Damit kann bezüglich der Teilmassnahmen kein genaues Umsetzungsreporting gemäss den Kategorien des Bundes vorgenommen, sondern anhand der vorhandenen Angaben nur eine Annäherung

betreffend Umsetzungsstand getroffen werden. Deshalb liegt die Umsetzung der Massnahmenpakete Siedlung (die Daueraufgaben S3, S4 und S5) «im Soll», auch wenn nicht bei allen Teilmassnahmen weitere Umsetzungsschritte eingeleitet werden konnten.

### Siedlung

Massnahmen  
 Siedlung

Das RGSK I beinhaltet insgesamt sieben Siedlungsmassnahmenpakete, wobei die Massnahmen S3, S4 und S6 diverse Teilmassnahmen (Einzelareale) umfassten.

351.2.098	Regionale Zentralitätsstruktur [S1]
351.2.099	Umsetzung Zielszenario [S2]
351.2.100	Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte [S3]
351.2.101	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung [S4]
351.2.102	Siedlungsentwicklung nach innen [S5]
351.2.103	Verkehrsentensive Vorhaben [S6]
351.2.104	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung [S7]

Tab. 4 Stand der Umsetzung der Massnahmen Siedlung des RGSK I.

S2: Umsetzung  
 Zielszenario

In den Jahren 2012 und 2013 stand im Bereich Siedlung die Massnahme S2 «Umsetzung Zielszenario» im Fokus. Mit der Informationskampagne «Boden gutmachen: eine Diskussion zu Wachstum, Bautätigkeit und Entwicklung in der Region Bern-Mittelland» gelang es, die Thematik einerseits den internen Ansprechgruppen und andererseits auch einer breiten Öffentlichkeit näherzubringen. Damit die Sensibilisierung der Öffentlichkeit aber weitergeführt werden konnte, wurde das Massnahmenblatt S2 «Umsetzung Zielszenario» deshalb in aktualisierter Form auch im RGSK II weitergeführt.

S3: Schwerpunkte  
 Wohnen/Arbeiten

Die Bemühungen hinsichtlich der Nutzung von bestehenden Bauzonenreserven, insbesondere an aus raumplanerischer Sicht günstigen Lagen, wurden mit der Überführung der Massnahme S3 im RGSK II sichergestellt. Aus dem Massnahmenblatt S3 «Schwerpunkte Wohnen/Arbeiten» wurde von den insgesamt 85 Standorten rund ein Viertel in der Zwischenzeit realisiert oder mehrheitlich realisiert. Zudem fand auch in einigen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) des Kantons eine rege Bautätigkeit statt, insbesondere in den ESP Wankdorf, Ausserholligen und Liebefeld/Köniz. Die regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte leisten einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. S2), weshalb sie von der RKBM u. a. durch die Aktivitäten der regionalen Wirtschaftsförderung unterstützt werden.

S4: Erweiterungen  
 Wohnen/Arbeiten

Ein weiteres Standbein bei der Umsetzung des Zielszenarios (S2) bilden die aus regionaler und langfristiger Sicht wichtigen zukünftigen Erweiterungsgebiete, welche gestützt auf die Beurteilung seitens der RKBM aufgenommen wurden. Im Zuge der Erarbeitung des RGSK II wurden diese Gebiete gemeinsam mit den Gemeinden verifiziert und aktualisiert. Mit der

Ausrichtung der RKBM auf die Siedlungsentwicklung nach innen verlagerte sich der Schwerpunkt im Bereich Siedlung hin zur Ausschöpfung der Innenentwicklungspotenziale (S5) und der Baulandreserven (S3). Aufgrund von strengeren Kriterien (Stichwort: Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen) sowie einer Priorisierung wurde die Zahl der Siedlungserweiterungsgebiete reduziert und wurden nur 43 der ursprünglich 113 Gebiete aus dem RGSK I ins RGSK II übernommen. Im Zusammenhang mit dieser grundsätzlichen Neuausrichtung erscheint die Massnahme S4 deswegen «im Soll», obschon ein Grossteil der Teilmassnahmen nicht weiterverfolgt wurden («Planungsstopp/Sistierung»).

S5: Siedlungsentwicklung nach innen

Die Massnahme S5 «Siedlungsentwicklung nach innen» zählt zu den Daueraufgaben der RKBM. In einem ersten Schritt hat die RKBM 2012 eine Projektskizze für die Studie zur Abschätzung und Identifizierung von Verdichtungspotenzialen erarbeitet und in einem zweiten Schritt 2013 die Studie erarbeitet. Zusammengefasst war das Ziel, die bereits überbauten Siedlungsgebiete im Sinne der Siedlungsverdichtung besser zu nutzen. Die RKBM hat basierend auf einer WebGIS-Umfrage bei den Gemeinden die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete von regionaler Bedeutung erfasst und das Gesamtpotenzial der Nutzungsreserven abgeschätzt. Die Areale wurden schliesslich im RGSK II bezeichnet; sie sollen unter erhöhten städtebaulichen Anforderungen überbaut werden.

S6: Verkehrsintensive Vorhaben

Die Massnahme S6 «Verkehrsintensive Vorhaben» zählt ebenfalls zu den Daueraufgaben. Sie bezeichnet Standorte für verkehrsintensive Vorhaben (Einrichtungen > 2'000 Fahrten pro Tag). Insgesamt wurden zehn Standorte bezeichnet, für die das regionale Fahrleistungskontingent behördenverbindlich aufgeteilt wurde. An allen Standorten wurden seither Vorhaben realisiert, wobei das jeweilige Fahrleistungskontingent zu beachten war. Gestützt auf die Ablösung des bisherigen Fahrleistungsmodells mit Massnahmen zur Abstimmung der Raumplanung und der Umweltziele im kantonalen Richtplan werden die Regelungen in der Richtplanung (RGSK) überprüft und überarbeitet.

S7: Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung

Mit dem RGSK I wurden die Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung bezeichnet. Sie werden seither als Daueraufgabe in den Agglomerationsprogrammen geführt. Die Gemeinden berücksichtigen sie im Rahmen ihrer Ortsplanungen.

Massnahmen Landschaft

#### **Landschaft**

Im RGSK I wurden im Bereich Landschaft vorerst zwei Landschaftsmassnahmen – L1 «Regionaler Naturpark Gantrisch» und L2 «Natur, Landschaft und Erholung» – aufgenommen und umgesetzt.

-	<b>Regionaler Naturpark Gantrisch [L1]</b>
351.2.105	<b>Natur, Landschaft und Erholung [L2]</b> Siedlungsprägende Grünräume, Grünes Band, Vorranggebiete Natur/Landschaft, Landwirtschaft, Erholung/Freizeit, Schwerpunkte Erholung/Freizeit, regionale Vernetzungskorridore, ökologische Aufwertungsgebiete definieren.

Tab. 5 Stand der Umsetzung der Massnahmen Landschaft des RGSK I.

L1: Regionaler Naturpark Gantrisch	Die Massnahme L1 zum Regionalen Naturpark Gantrisch wurde als bereits bestehende Daueraufgabe ins RGSK II überführt. Relevante Inhalte aus dem räumlichen Entwicklungskonzept Naturpark Gantrisch wie beispielsweise die Vorranggebiete Natur- und Kulturlandschaften wurden als zusätzliche Inhalte neu in das RGSK II integriert.
L2: Natur, Landschaft und Erholung	Mit der Massnahme L2 wurde der Bedarf nach einer integralen Aufarbeitung der bestehenden Grundlagen und Instrumente der Teilregionen festgelegt und im Rahmen der Erarbeitung des AP3 umgesetzt. Resultat der Vertiefungsarbeit war die Ausdifferenzierung der Massnahme L2 in insgesamt sieben Massnahmen im Bereich Landschaft (L2 bis L8) und Siedlung (S7) im RGSK II.
Massnahmen Verkehr und Mobilität	<p><b>Verkehr und Mobilität</b></p> <p>Das Projekt Zukunft Bahnhof Bern, u. a. mit dem Neubau des Tiefbahnhofs RBS, dem Ausbau der Publikumsanlagen SBB sowie einem neuen Zugang Bubenberg, stellt eine zentrale Massnahme des RGSK II dar. Die Arbeiten wurden bereits gestartet und es wird mit einer Fertigstellung bis 2027 gerechnet.</p> <p>Auf dem Tramnetz der Kernagglomeration wurde mit weiteren Projekten der Betriebsablauf optimiert und das Angebot weiterentwickelt: Die Umgestaltung des Eigerplatzes konnte bereits abgeschlossen werden, wodurch sich neben dem verbesserten Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmenden vor allem auch die Benutzerfreundlichkeit beim ÖV (Konzentration der Haltekanten) und die Verkehrssicherheit am Kreisel deutlich gesteigert hat (z. B. durch Velo-Bypass). Die Aufwertung und Umgestaltung der Achse Breitenrain–Viktoriaplatz wurde im Sommer 2020 gestartet. Im Bereich MIV ist für eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs auf dem Strassennetz das Verkehrsmanagement Bern Nord als grossräumig wirkende Massnahme aufgleistet worden. Vom VM, welches ab 2021 in Betrieb geht, werden die Agglomerationsgemeinden im Norden sowie die Stadt Bern bedeutend profitieren. Damit die grösstmögliche Wirkung erzielt werden kann, wurden die Teilmassnahmen des VM Region Bern Nord mit zahlreichen Verkehrsprojekten in den jeweiligen Gemeinden und mit dem Nationalstrassennetz soweit möglich aufeinander abgestimmt.</p>

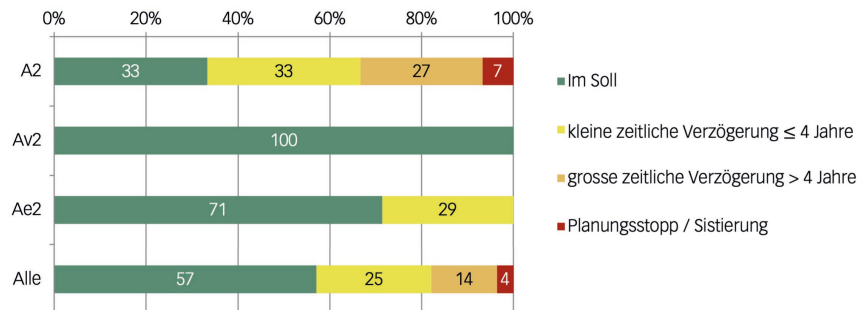


Abb. 7 Umsetzungsstand Massnahmen Verkehr des RGSK I in Prozent (Stand 31.12.2020).

Umsetzungsstand	Anzahl Massnahmen			
	A2	AV2	Ae2	Alle
Im Soll	5	6	5	16
kleine zeitliche Verzögerung (≤ 4 Jahre)	5	0	2	7
grosse zeitliche Verzögerung (> 4 Jahre)	4	0	0	4
Planungsstopp/Sistierung	1	0	0	1

Tab. 6 Umsetzungsstand Massnahmen Verkehr des RGSK I in absoluten Zahlen (Stand 31.12.2020).

Von den mitfinanzierten Massnahmen (A2), den nicht mitfinanzierten Massnahmen (Av2) sowie den Eigenleistungen (Ae2) wurden per Dezember 2020 57 % umgesetzt (16 Massnahmen). Eine Verzögerung bei der Umsetzung besteht bei 39 % (11 Massnahmen); es wird davon ausgegangen, dass die NAF-Umsetzungsfristen eingehalten werden können. Für zwei Massnahmen besteht ein Planungsstopp, bei denen Ersatzmassnahmen geprüft werden.













#### Durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen RGSK I (A2-Liste)

Fuss/Velo

351.2.106	<b>Konzept LV_A-Liste</b> Laufende Umsetzung; leichte Verzögerung; es haben noch nicht alle Gemeinden die Mitfinanzierung in Anspruch genommen.	■
-----------	--	---

ÖV/KM

351.2.034	<b>Realisierung Bahnhof RBS [ÖV 1.1a]</b> Das Bundesamt für Verkehr BAV hat das Projekt im Mai 2017 bewilligt. Baustart war 2017; die Fertigstellung des Gesamtprojekts Zukunft Bahnhof Bern ist für 2027 angesetzt.	■
351.2.035	<b>Realisierung Publikumsanlagen SBB [ÖV 1.1b]</b> Das Bundesamt für Verkehr BAV hat das Projekt im Mai 2017 bewilligt. Baustart war 2017; die Fertigstellung des Gesamtprojekts Zukunft Bahnhof Bern ist für 2027 angesetzt. Hinweis: Bei der Volksabstimmung vom März 2021 stimmte die Stadt-berner Bevölkerung für den Ausführungskredit.	■

	351.2.064	Stadt Bern, Breitenrainplatz [ÖV 3.5a] In Umsetzung seit 2021.	
	351.2.065	Stadt Bern, Eigerplatz [ÖV 3.5b]	
	351.2.066	Stadt Bern, Viktoriaplatz [ÖV 3.5c] In Umsetzung seit 2020.	
	351.2.090	Velostation S-Bahn-Haltestelle Wankdorf [KM 2.1a] Von der Massnahme wird definitiv Abstand genommen. Das Gesamtprojekt Querung und Veloparkierung (2. Etappe) S-Bahnhof Wankdorf wird überarbeitet und für das nächste RGSK eine Ersatzmassnahme erarbeitet.	
	351.2.108	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen, Bernstrasse und PU Mitte [ÖV 2.1.1a] Die Umsetzung ist zusammen mit den Projekten Tram Bern-Ostermundigen sowie dem SBB-Projekt Ausbau Aaretal zu koordinieren, weshalb es zu Verzögerungen kam. Das Projekt befindet sich im Planungsverfahren.	
MIV	351.2.006	Bern/Ostermundigen, Korrektion Bolligenstrasse [MIV 4.1] In Umsetzung seit 2021.	
	351.2.033	Korrektion Wangental [MIV 6.1] In der Projektbearbeitung wurde die Gesamtstrecke Wangental in mehrere Abschnitte unterteilt, um fundierte und gute Lösungen für die jeweiligen Strecken erarbeiten zu können. 2016 fand die öffentliche Mitwirkung für die Abschnitte Hohliebi und Oberwangen statt; die Realisierung ist für 2021–23 geplant. Weitere Abschnitte der Gesamtstrecke sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms 4. Generation.	
	351.2.015	Ittigen, Grauholzstrasse [MIV 5.2c]	
	351.2.016	Bolligen, Umgestaltung Bolligen-/Krauchthalstrasse [MIV 5.2d]	
	351.2.020	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse [MIV 5.2h] Geplante Umsetzung der Sanierung ist 2023–24.	
VM	351.2.093	Verkehrsmanagement Region Bern Nord [NM 1.1] Das Bauprojekt für das Verkehrsmanagement Bern Nord liegt seit Anfang 2019 vor; die Umsetzung erfolgt seit 2019; die Inbetriebnahme erfolgt voraussichtlich 2022.	
	351.2.094	Verkehrsmanagement Tram Region Bern [NM 1.2] In Verzug. Mit der Ablehnung des Projekts Tram Region Bern an der Urne wurde ein Teil der Massnahme hinfällig. Die geplanten VM-Massnahmen rund um die Turnierstrasse sind weiterhin Bestandteil des VM für Köniz (Sicherung Betrieb Buslinie 10 und 17) und werden im Rahmen dieser RGSK-Massnahme umgesetzt. Es werden Sofortmassnahmen geprüft.	

**Nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) mitfinanzierbare Massnahmen RGSK I (Av2-Liste)**

ÖV	351.2.067	Verbesserung des Angebots der S-Bahn [ÖV 5.1]	
	351.2.068	Verbesserung Tram- und Busangebot Kernagglomeration [ÖV 5.2a]	
	351.2.069	Verbesserung Busangebot ländlicher Raum [ÖV 5.2b]	
KM/NM	351.2.086	P+R-Anlagen [KM 1]	
	351.2.096	Parkplatzbewirtschaftung und Tempo-30-Zonen [NM 2]	
	351.2.097	Freizeitparkplätze im ländlichen Raum [NM 3]	

**Eigenleistungen (Ae2-Massnahmen)**

ÖV/KM	351.2.040	ÖV-Knotenpunkt Weissenbühl [ÖV 2.1.1b]	
	351.2.111	Doppelspurausbau Tram 6, Muri, Teil Eigenleistung [ÖV 3.2] Umsetzung ab 2022.	
MIV	351.2.014	Köniz, Wabern, Kirchstrasse [MIV 5.2b]	
	351.2.017	Muri, Sanierung Schlossmauer [MIV 5.2e]	
	351.2.018	Muri, Strassenkorrektur Haco-Scheyenholz [MIV 5.2f] Massnahme wurde 2015/2016 teilweise umgesetzt. Der noch fehlende Abschnitt wird zusammen mit der Überbauung Ried realisiert.	
	351.2.019	Belp, Sanierung Käsestrasse [MIV 5.2g]	
	351.2.014	Köniz, Wabern, Kirchstrasse [MIV 5.2b]	

Tab. 7 Stand der Umsetzung der Massnahmen Verkehr des RGSK I (Stand 31.12.2020).

**2.2.3 RGSK II**

Priorisierung  
 Massnahmen  
 Siedlung und  
 Landschaft

Es gilt zu beachten, dass im RGSK II die Teilmassnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft – wie bereits im RGSK I – grundsätzlich nicht nach A-, B- und C-Horizont priorisiert wurden. Damit kann kein genaues Umsetzungsreporting gemäss den Kategorien des Bundes vorgenommen, sondern anhand der Angaben im RGSK II nur eine Annäherung bezüglich Umsetzungsstand getroffen werden. Der Stand Umsetzung der Massnahmenpakete Siedlung (S3, S4 und S5) beruht einerseits auf den Angaben der Gemeinden zum Realisierungszeitraum im RGSK II.

**Siedlung**

Der Bereich Siedlung umfasste weiterhin sieben Massnahmen(-pakete), wobei die Massnahmen S3 bis S5 diverse Teilmassnahmen (Einzelareale) umfassten.

0351.3.133	Regionale Zentralitätsstruktur [S1]
0351.3.134	Umsetzung Zielszenario [S2]
0351.3.135	Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte [S3]
0351.3.136	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung [S4]
0351.3.137	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete [S5]
0351.3.138	Verkehrsentensive Vorhaben [S6]
0351.3.139	Siedlungsbegrenzung von regionaler Bedeutung [S7]

Tab. 8 Stand der Umsetzung der Massnahmen Siedlung des RGSK II.

Der Umsetzungsstand bei den Massnahmen Siedlung ist auf der Grundlage der Umsetzungstabellen in der nachfolgenden Abbildung veranschaulicht. Von den 245 Massnahmen im Bereich Siedlung (die gemäss Leistungsvereinbarung AP mit dem Bund als Daueraufgaben gelten) sind rund 190 «im Soll»: Rund 40 dieser Massnahmen sind bereits realisiert oder in Realisierung. Bei rund 150 weiteren (Teil-)Massnahmen ist weiterhin eine Realisierung gemäss den Annahmen aus dem RGSK II angedacht. Diese Teilmassnahmen sind somit ebenfalls «auf Kurs»; sie werden deshalb dem Umsetzungsstand «im Soll» zugeteilt und ins RGSK 2021 überführt. Bei der Umsetzung von rund 40 Massnahmen sind leichte Verzögerungen zu erwarten, die nachfolgend begründet werden. 14 Teilmassnahmen – hauptsächlich Siedlungserweiterungsgebiete – wurden beispielsweise wegen schlechter Lagequalität, Erschliessung oder fehlendem kommunalen Bedarf sistiert bzw. die Planung gestoppt. Insgesamt werden 7 Einzelmassnahmen resp. Massnahmenpakete ins vorliegende RGSK überführt und neu priorisiert.

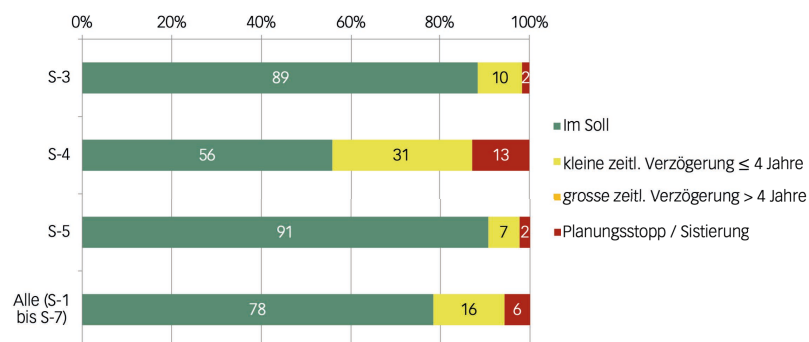


Abb. 8 Stand der Umsetzung der Siedlungsmassnahmen (Massnahmenpakete und Einzelmassnahmen) des RGSK II in Prozent (Stand 31.12.2020). Die Teilgebiete der Massnahmen S3, S4 und S5 werden separat dargestellt. Die Kategorie «Im Soll» beinhaltet nicht nur Massnahmen resp. diejenigen Gebiete, die auf Kurs sind, sondern ebenfalls realisierte bzw. zum Teil realisierte Flächen bzw. Gebiete.



Umsetzungsstand	Anzahl Massnahmen			
	S3	S4	S5	Alle*
Im Soll	54	48	78	190
kleine zeitliche Verzögerung (≤ 4 Jahre)	6	27	6	39
grosse zeitliche Verzögerung (> 4 Jahre)	0	0	0	0
Planungsstopp/Sistierung	1	11	2	16

Tab. 9 Umsetzungstand Massnahmen Siedlung des AP3 in absoluten Zahlen (Stand 31.12.2020). \*= beinhaltet die Massnahmen S1 bis S7.

Die Massnahmen S1 «Regionale Zentralitätsstruktur», S3/S4 «Schwerpunkte und Erweiterungen Wohnen/Arbeiten» und insbesondere S5 «Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete» (Siedlungsentwicklung nach innen) hat die RKBM schwerpunktmässig 2014/2015, im Rahmen der Erarbeitung des RGSK II, weiterentwickelt und vertieft. Resultat dieser Weiterentwicklung war – dank Priorisierung nach strengen Kriterien – eine gegenüber dem RGSK I deutlich reduzierte Anzahl an potenziellen Siedlungserweiterungsgebieten. Stattdessen wurden zahlreiche Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in das Massnahmenblatt S5 aufgenommen.

S2: Umsetzung  
 Zielszenario

Die Massnahme S2 mit dem Ziel, die städtebauliche und freiräumliche Qualität voranzutreiben, ist eine Daueraufgabe der RKBM. Inhaltlich stand im RGSK II die Thematik Siedlungsentwicklung nach innen im Fokus. Ein entsprechendes, grösser angelegtes mehrjähriges Projekt unter dem Titel «Innenentwicklung – Potenziale aktivieren!» wurde 2016 bis 2019 erfolgreich durchgeführt. Das Ziel der RKBM war, gute Innenentwicklung anhand von konkreten Fallstudien (z. B. Leitbild Gemeinde Golaten, Testplanung Muri) umzusetzen und den RKBM-Gemeinden im Rahmen von Live-Werkstätten die Ergebnisse anschaulich zu vermitteln. Die RKBM ist dabei, ihr Engagement im Bereich Innenentwicklung (vgl. aktuelles Massnahmenblatt BM.S-Ü.2) weiterzuführen, indem der jährliche Erfahrungsaustausch fortgesetzt wird. Neuerdings können sich die Gemeinden bei Fragen zur Mobilisierung von Schwerpunkten Umstrukturierungs- und Vorranggebieten und für prozessbezogene Unterstützung bei der Innenentwicklung generell an den Fachbereich Raumplanung der RKBM wenden.

S3: Schwerpunkte  
 Wohnen/Arbeiten

Von den 61 Massnahmen aus dem Massnahmenblatt S3 «Schwerpunkte Wohnen/Arbeiten» konnte bereits fast ein Drittel realisiert oder zu einem grossen Teil realisiert werden. Für einige der Gebiete wie zum Beispiel das Gebiet Worblaufen I in Ittigen, welche sich während der Erarbeitung des AP3 in der Konzeptphase befanden, sind Baubewilligungen erteilt worden oder sie befinden sich bereits in der Realisierung. Zudem hat in einigen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) des Kantons eine rege Bautätigkeit stattgefunden, z. B. Worboden, Worb und Wankdorf City, Bern. Bei den meisten Wohn- und Arbeitsschwerpunktgebieten werden derzeit die nächsten Planungsschritte (Konzeptphase etc.) in Angriff genommen. Diese noch nicht realisierten Areale werden weiterhin im RGSK 2021 geführt.

Nicht weiter verfolgte S3-Massnahmen aus dem RGSK II sind:

- Walkringen: Unterdorf (kein Bedarf)
- Konolfingen: Hübeli (grösstenteils Umzonung in ZÖN)

S4: Erweiterungen  
Wohnen/Arbeiten

Um das prognostizierte Wachstum gerade in den zentralen Raumtypen bewältigen zu können, ist das Schaffen von zusätzlichem Wohn- und Arbeitsraum zentral. Im Bereich der «Vorranggebiete Siedlungserweiterungen» konnten wichtige Areale wie z. B. das Vierer- und Mittelfeld in Bern inzwischen rechtskräftig eingezont werden. Die Stadt Bern plant auf dem Vierer- und Mittelfeld ein urbanes und grünes Quartier mit einem Stadtpark. Das Quartier soll Pioniercharakter haben (angestrebt wird ein 2000-Watt-Areal) und eine hohe Lebensqualität aufweisen. Die Leitideen und konzeptionellen Überlegungen wurden in einem Masterplan (bis Frühling 2020) konkretisiert, der das Gerüst für die nächsten Planungsschritte bildet.

Die Umsetzung der meisten Massnahmen ist noch pendent, weshalb diese ins RGSK 2021 überführt und neu priorisiert werden. Bei rund einem Viertel der bezeichneten Areale ist derzeit eine Einzonung in Vorbereitung. Bei einem Teil der Massnahmen findet die Umsetzung mit einer leichten Verzögerung voraussichtlich frühestens mittelfristig (B-Horizont AP4) oder sogar längerfristig statt. Für die Verzögerungen können verschiedene Gründe angeführt werden: Die Anforderungen an Einzonungen von Landwirtschaftsland sind in den letzten Jahren gestiegen, sodass diverse Gemeinden aktuell keinen Bedarf für Neueinzonungen geltend machen können. In der Agglomeration Bern wird ausserdem die Innenentwicklung mit hoher Priorität vorangetrieben, entsprechende Planungsschritte im Bereich Siedlungserweiterung werden daher erst in zweiter Priorität in Angriff genommen. Ein wichtiges Hemmnis ist ausserdem die Kompensationspflicht bei der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen. Die meisten ans Siedlungsgebiet angrenzenden Landwirtschaftsflächen im Perimeter der RKBM haben die Qualität von Fruchtfolgeflächen. Das Finden von entsprechenden Kompensationsflächen ist eine grosse Herausforderung, die oftmals nicht gelöst werden kann.

Gemeinden wie Köniz, Grosshöchstetten und Ostermundigen stellen in ihren Ortsplanungen eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen ins Zentrum, weshalb die Gemeinden (respektive ihre Stimmberechtigten) angedachten Siedlungserweiterungen ablehnend oder mit Vorbehalt gegenüberstehen. Ein- und Umzonungen stehen in der aktuellen Ortsplanungsgeneration kaum oder gar nicht zur Diskussion, sodass die unten aufgeführten Areale dieser Gemeinden nicht ins RGSK 2021 überführt werden.

Nicht weiter verfolgte S4-Massnahmen aus dem RGSK II sind:

- Belp: Müli (Grundeigentümer zieht das Gesuch im Rahmen der OP-Revision zurück)
- Grosshöchstetten: Rosigmatte, Weier Nord, Felderkreisel, Schwandi (Vorbehalte im Rahmen der Erarbeitung des Raumentwicklungskonzepts, prioritäre Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen)
- Köniz: Weidweg, Hale-Reinhardere, Landorf (prioritäre Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen)
- Moosseedorf: Moos-Ost (Waffenplatz wird ausgebaut)
- Stettlen: Bernstrasse (III/IV)
- Worb: Rüfenacht West I

S5: Umstrukturierung und Verdichtung

Im RGSK II wurden gegen 100 potenzielle neue Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete von regionaler Bedeutung erhoben und aufgenommen. Davon konnte bereits rund ein Fünftel (z. B. Köniz Liebefeld Carba Nord, Liebefeld Bundesarbeitsplätze oder Bern Weltpoststrasse) realisiert oder teilweise realisiert werden. Bei vielen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten konnten in den vergangenen Jahren im Rahmen der Konzeptphase die erforderlichen Planungsschritte und Abklärungen in Angriff genommen und Baubewilligungen erteilt werden. Gerade in den Gemeinden der Kernagglomeration wie Ittigen, Köniz, Muri und Ostermündigen konnten und werden Testplanungsverfahren und qualitative Verfahren durchgeführt, um die Entwicklungsmöglichkeiten auf den Arealen zu evaluieren. Ein Grossteil der Massnahmen, v. a. der Stadt Bern, sind auf den mittelfristigen Horizont ausgerichtet und werden in das RGSK 2021 überführt. Das Verdichtungsgebiet Papiermühle I in Ittigen wird im RGSK 2021 in den angrenzenden Standort Entwicklungsschwerpunkt Papiermühle integriert.

Nicht weiter verfolgte S5-Massnahmen aus dem RGSK II sind:

- Köniz: Waldegg (ablehnende Haltung der Grundeigentümerschaft)
- Rubigen: Kiesabbau

Bei den Massnahmen S1 «Regionale Zentralitätsstruktur», S6 «Verkehrsinensive Vorhaben», S7 «Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung» sowie der oben abgehandelten Massnahme S2 «Umsetzung Zielszenario» handelt es sich um Daueraufgaben, welche die RKBM weiterverfolgt. Sie werden der Kategorie «im Soll» zugewiesen, in das vorliegende RGSK überführt und die Massnahmen überarbeitet.

Massnahmen  
Landschaft

### Landschaft

Die Massnahme L1 zum Regionalen Naturpark Gantrisch, dessen erste Betriebsphase bis 2021 dauert, wurde aus dem RGSK I ins RGSK II überführt. Weitere Resultate respektive Massnahmen der Vertiefungsarbeit im Bereich Landschaft (vgl. Kap. 2.1), welche ins RGSK II eingeflossen sind, waren namentlich die regionalen Siedlungsbegrenzungen (S6), das Grüne Band (L2), die Vorranggebiete Natur- und Kulturlandschaften, Siedlungstrenngürtel, Wildtierkorridore und siedlungsprägende Grünräume (L3 bis

L7) sowie das Thema Erholungsschwerpunkte (L8). Damit verfügte die RKBM mit dem RGSK II gegenüber dem RGSK I über massgeblich vertiefte und vor allem verbindlichere Aussagen im Bereich Landschaft.

0351.3.140	Regionaler Naturpark Gantrisch [L1]
0351.3.141	Grünes Band [L2]
0351.3.142	Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume [L3]
0351.3.143	Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer [L4]
0351.3.144	Vorranggebiete Kulturlandschaften [L5]
0351.3.145	Vorranggebiete Wildtierkorridore [L6]
0351.3.146	Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel [L7]
0351.3.147	Erholungsschwerpunkte [L8]

Tab. 10 Stand der Umsetzung der Massnahmen Landschaft des RGSK II.

L1: Regionaler  
 Naturpark  
 Gantrisch

Mit der Annahme durch die Gemeindeversammlungen in den 20 Parkgemeinden und der erneuten Vergabe des Parklabels folgt auf die erste zehnjährige Betriebsphase des Regionalen Naturparks Gantrisch die zweite Betriebsphase ab 2022. Die Teilmassnahme L1.2 zur Weiterentwicklung der Themen Erholung, Freizeit und Mobilität wurden bisher noch nicht weiter vertieft, sollen aber mit der Erarbeitung einer modellhaften und gesamtheitlichen Mobilitätsstrategie vorangetrieben werden.

L2: «Grünes Band»

Im Rahmen der Teilmassnahme L2.4 (Grünes Band) wurde in der Zwischenzeit rund um die Hauptstadt Bern die Velo-Route «Grünes Band Bern» umgesetzt. Sie führt im Süden von Bern durch abwechslungsreiche Kulturlandschaften zum Wohlensee und im Norden von Bern durch weitläufige Landschaften mit Blick auf die Berner Alpen und das Aaretal. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision hat zum Beispiel die Gemeinde Köniz die Landwirtschaftsflächen im Perimeter des Grünen Bands als «Landwirtschafts-schongebiet Grünes Band» in die baurechtliche Ordnung aufgenommen.

Weiter wurde in einer Vorstudie für ein PRE (Projekt regionale Entwicklung des BLW) das Potenzial von sogenannten Siedlungsrandmärkten (Märkte mit regionalen Produkten an Hauptverkehrsachsen) abgeklärt. Der erste Markt wurde im Oktober 2018 am Ortsrand von Wabern eröffnet und läuft erfolgreich. Im Rahmen einer Pilotstudie haben fünf Gemeinden Abklärungen zur Errichtung eines Naturerlebnisparks (NEP) gemacht. Diese ergaben, dass genügend naturnahe Potenzialflächen für einen NEP vorhanden wären. Ausserdem wurde in der Zwischenzeit das «Modellvorhaben Grünes Band» vom Bundesamt für Raumentwicklung bewilligt. Es soll unter den beteiligten Gemeinden gemeinsame Grundstrukturen für eine bewusste und breite Auseinandersetzung mit Nutzer- und Anspruchsgruppen und weiteren relevanten Akteuren schaffen, um einen langfristigen Sensibilisierungs-, Inwertsetzungs- und Umsetzungsprozess mit geeigneten Strukturen hinsichtlich einer vielfältigen und wirkungsvollen stadt- und

agglomerationsnahen Kulturlandschaft zu schaffen. Das Vorhaben soll in den Jahren 2020–2024 umgesetzt werden.

L8: Erholungs-  
schwerpunkte

Da bei der Massnahme die Themenbereiche verkehrliche Auswirkungen, öffentliche Zugänglichkeit und Ausstattung der Zielorte für Freizeit- und Erholungsaktivitäten (L8.2) bisher nicht vertieft wurden, gilt es, die Zielsetzungen der Massnahme in den folgenden Jahren anzugehen.

L3 bis L5, L7

Die als Daueraufgaben gekennzeichneten Massnahmen L3 bis L5 sowie die Massnahme L7 werden von den Gemeinden auf Stufe Richt- und Nutzungsplanung berücksichtigt und als «im Soll» in das vorliegende RGSK überführt.

L6

Die Wildtierkorridore sind vom Kanton im 2019 im Sachplan Biodiversität festgelegt worden. Im Rahmen der Vernehmlassung zum Sachplan konnten sowohl die Regionalkonferenz als auch die Gemeinden entsprechend Rückmeldungen und Angaben zur Lage der Korridore beim Kanton einbringen. Aufgrund der Tatsache, dass nun ein kantonaler Sachplan vorliegt, wird im RGSK 2021 auf das Massnahmenblatt L6 «Vorranggebiete Wildtierkorridore» verzichtet. Im Rahmen der Mitwirkung erfolgten zum Massnahmenblatt L6 Rückmeldungen und Präzisierungsvorschläge von den Gemeinden, welche im Mitwirkungsbericht erfasst sind, und dem Kanton separat mitgeteilt werden.

#### **Verkehr und Mobilität**

Massnahmen Ver-  
kehr und Mobilität

Im RGSK II stehen planerisch und umsetzungsorientiert die Weiterentwicklung des Veloverkehrsnetzes sowie die Aufwertung von ÖV-Umsteigeknoten im Vordergrund. Diesbezügliche Massnahmen fördern die nachhaltige und kombinierte Mobilität in der Region Bern und entlasten das Strassenetz. Die Ausführungsarbeiten und Planungen rund um das Projekt Zukunft Bahnhof Bern konnten fortgesetzt und mit anderen Verkehrsmassnahmen abgestimmt werden, sodass Synergien erzielt und ungenutzte Potenziale realisiert werden können; hierzu zählen u.a. neue Projekte für Velostationen sowie Aufwertungsmassnahmen rund um den Bahnhof Bern (Bollwerk), die ins RGSK 2021 aufgenommen wurden. Um die Siedlungsqualität in den Ortszentren weiter zu erhöhen, wurden wichtige Infrastrukturprojekte umgesetzt oder bis zur Baureife weiter vorangetrieben. So u. a. die Entlastungsstrasse Nord in Münsingen, die koordiniert wird mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt, oder auch die Anpassungen an der Ortsdurchfahrt in Vechigen/Boll.

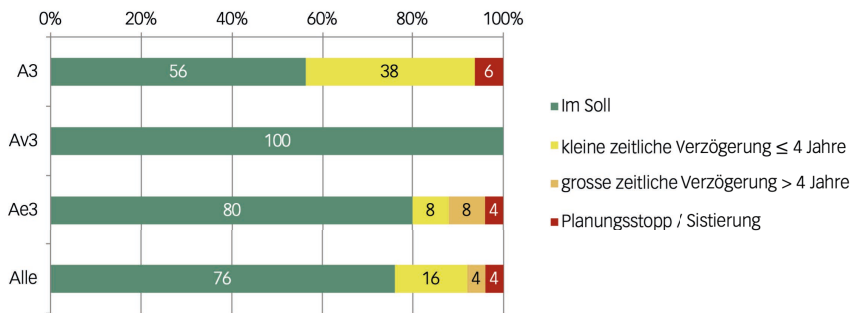


Abb. 9 Umsetzungsstand Massnahmen Verkehr des RGSK II in Prozent.  
 (Stand 31.12.2020).














Umsetzungsstand	Anzahl Massnahmen			
	A3	AV3	Ae3	Alle
Im Soll	9	9	20	38
kleine zeitliche Verzögerung (≤ 4 Jahre)	6	0	2	8
grosse zeitliche Verzögerung (> 4 Jahre)	0	0	2	2
Planungsstopp/Sistierung	1	0	1	2

Tab. 11 Umsetzungsstand Massnahmen Verkehr des RGSK II in absoluten Zahlen  
 (Stand 31.12.2020).

Von den mitfinanzierten Massnahmen (A3), den nicht mitfinanzierten Massnahmen (Av3) sowie den Eigenleistungen (Ae3) wurden per Ende 2020 76 % umgesetzt (38 Massnahmen). Eine kleine Verzögerung bei der Umsetzung besteht bei 16 % (8 Massnahmen); es wird davon ausgegangen, dass die NAF-Umsetzungsfristen eingehalten werden können. Zwei Projekte können nicht wie geplant umgesetzt werden respektive es wurden Ersatzmassnahmen entwickelt: Bei der Umgestaltung des Helvetiaplatzes in Bern wurde die Notwendigkeit einer grösseren Bearbeitungstiefe mit Integration des städtebaulichen Raumes identifiziert; das Projekt wird im nächsten RGSK als neue Massnahme eingegeben. Bei der Auguetbrücke wurde anstelle einer Studie eine betriebliche Optimierung im Testbetrieb gewählt: Statt eines Velo-Fahrverbots ist das Befahren in definierten Zeiträumen gestattet.

#### Durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen RGSK II (A3-Liste)

Fuss/Velo	351.3P.160	Paket LV A-Liste	
	351.3P.161	Paket Aufwertung Strasse A-Liste	
ÖV/KM	351.3.034	Bern, Zukunft Bahnhof Bern, Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 2: Baustein 2 [ÖV-FV-1-b]	
		Das Projekt Personenunterführung Zugang Bubenbergraben/Bubenbergraben/Hirschengraben ist in Projektierung und wird im Gesamtprojekt ZBB ab 2023 umgesetzt.	

	351.3.044	<b>Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf (Teil Veloquerung und Erweiterung Velostation) [ÖV-Reg-4 (2)]</b>	
		Von der Massnahme wird definitiv Abstand genommen. Das Gesamtprojekt Querung und Veloparkierung (2. Etappe) S-Bahnhof Wankdorf wird überarbeitet und für das nächste RGSK eine Ersatzmassnahme erarbeitet.	
	351.3.056	<b>Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern [ÖV-Reg-11]</b>	
		Der Baubeginn ist 2020 erfolgt.	
	351.3.058	<b>Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern [ÖV-Tram-1]</b>	
		Der Baubeginn ist für 2024 und die Inbetriebnahme der Verlängerung bis Kleinwabern für 2026 geplant.	
	351.3.155	<b>Bern, Zukunft Bahnhof Bern, Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 1 [ÖV-FV-1-a]</b>	
		Das Projekt Anpassungen im Umfeld Bubenbergrplatz ist in Projektierung und wird im Gesamtprojekt ZBB bis 2027 umgesetzt.	
	351.3.158	<b>Bern, Zukunft Bahnhof Bern, Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 3a [ÖV-FV-1-a]</b>	
		Das Projekt Anpassung Verkehrslenkung ist in Projektierung und wird im Gesamtprojekt ZBB bis 2027 umgesetzt.	
	351.3.159	<b>Bern, Zukunft Bahnhof Bern, Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 3b [ÖV-FV-1-a]</b>	
		Das Projekt Anpassungen im Bereich Neubrücke/Henkerbrünnli ist in Projektierung und wird im Gesamtprojekt ZBB bis 2027 umgesetzt.	
	351.3.122	<b>Ostermundigen, Velostation Bahnhof [KM-B-2-a]</b>	
	351.3.123	<b>Münsingen, Velostation Bahnhof [KM-B-2-b]</b>	
MIV	351.3.003	<b>Münsingen, Entlastungsstrasse Nord [MIV-E-4]</b>	
	351.3.004	<b>Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse [MIV-K-1]</b>	
	351.3.011	<b>Vechigen/Boll, Anpassungen Ortsdurchfahrt [MIV-O-2]</b>	
	351.3.016	<b>Bern, Weissensteinstrasse TP2, Fischermätteli bis Pestalozzistrasse [MIV-O-6-b]</b>	
VM	351.3P.165	<b>Paket VM A-Liste</b>	

Ein zentrales Element des RGSK II ist die Weiterentwicklung des Velonetzes für die Region Bern. Hierfür wurde eine hohe Anzahl an Planungsstudien als Eigenleistungen (Av3/Ae3) formuliert. Um die Agglomerationsgemeinden mit dem Velo noch stärker miteinander zu verknüpfen, ist sukzessiv ein Velohaupttroutennetz mit hohem Standard zu bilden. Die Planungen konnten durchgeführt werden oder befinden sich in Erarbeitung, sodass die Umsetzungen in die nächsten Generationen der Agglomerationsprogramme als Infrastrukturmassnahmen aufgenommen werden können. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs standen ebenfalls Netzoptimierungen und -ausbauten im Fokus der Studien. Die Ergebnisse der Studien fliessen sowohl in die ÖV-Angebotskonzeption (Vierjahres-Rhythmus) als auch in die mittel- bis langfristige ÖV-Netzstrategie der Region ein, ebenso

wie in Massnahmen für die nachfolgenden RGSK- respektive Agglomerationsprogramme. Mit ZMB und der Erarbeitung der Netzstrategie ÖV der RKBM konnte die Entwicklung des Bus- und Tramnetzes vor allem in der Kernagglomeration massgebend weiterentwickelt werden.

**Nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) mitfinanzierbare Massnahmen RGSK II (Av3-Liste)**

ÖV

351.3.060	Verbesserung des Angebots der S-Bahn [ÖV-W-1]	
351.3.061	Verbesserung Tram- und Busangebot Kernagglomeration [ÖV-W-2-a]	
351.3.062	Verbesserung Tram- und Busangebot Agglomeration und ländlicher Raum [ÖV-W-2-b]	
351.3.063	Kernagglomeration Bern, ZMB und Weiterentwicklung Tram- und Busnetz [ÖV-W-3]	
351.3.064	ZMB Wyler und Länggasse [ÖV-W-3-a]	
351.3.065	ZMB Güterbahnhof/Insel [ÖV-W-3-b]	
351.3.066	Prüfen von neuen Durchmesserlinien [ÖV-W-3-c]	
351.3.067	Prüfen von Tramverlängerungen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung [ÖV-W-3-d]	

MIV

351.3.032	Zollikofen, konsolidierte Studie Autobahnzubringer	
-----------	--	--

**Eigenleistungen (Ae3-Massnahmen)**

Studien

351.3.094	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, laufende Schwachstellenbehebung der RVNP (nur Planung) [LV-S-10]	
351.3.096	Fraubrunnen (Gemeindegrenze)–Bätterkinden (nur Planung) [LV-W-1-b]	
351.3.097	Münsingen–Bern (nur Planung) [LV-W-1-c]	
351.3.098	Mühlethurnen–Belp (nur Planung) [LV-W-1-d]	
351.3.099	Worb–Deisswil (nur Planung) [LV-W-1-e]	
351.3.100	Ostermundigen (nur Planung) [LV-W-1-g]	
351.3.101	Belp–Bern (nur Planung) [LV-W-1-h]	
351.3.102	Köniz (nur Planung) [LV-W-1-i]	
351.3.103	Raum Zollikofen (nur Planung) [LV-W-1-j]	
351.3.104	Bern, Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz [LV-W-1-k]	
351.3.108	Reduktion Widerstände an LSA (nur Planung) [LV-W-2-a]	
351.3.113	Planungsstudie Aarequerungen [LV-W-3-c] Da eine weitere Aarequerung zwischen Hunzikerbrücke und Monbijoubücke aus politischer wie auch raumplanerischer Sicht schwer umsetzbar ist, wurde anstelle einer Studie ein Testbetrieb zur Öffnung der Auguetbrücke für Velofahrende lanciert.	



ÖV  
 MIV

351.3.114	Freizeitnetz, Bereinigung Parallelrouten Region/SchweizMobil [LV-W-3-d]	
351.3.115	Freizeitnetz RKBM [LV-W-3-e]	
351.3.116	Freizeitnetz, Routenumlegungen SchweizMobil [LV-W-3-f]	
351.3.117	P+R-Anlagen [KM-P-1 (1)]	
351.3.057	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Niederwangen [ÖV-Reg-12]	
351.3.001	Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn-Steigerhubelstrasse [MIV-E-1]  Die Massnahme wird koordiniert umgesetzt mit der Erschliessung des Areals Weyermannshaus Ost – inkl. dem neuen Campus Bern (BFH) – und der neuen Passerelle Steigerhubel.	
351.3.008	Rubigen, Korrektion Belpstrasse [MIV-K-5]  Das Projekt wurde erarbeitet. Die Umsetzung erfolgt in Koordination mit der Sanierung Ortsdurchfahrt in der benachbarten Gemeinde Münsingen.	
351.3.010	Bern, Helvetiaplatz [MIV-O-1]  Die Massnahme wurde ursprünglich als Sofortmassnahme mit kleinerem Massnahmenumfang eingeordnet. Neu besteht ein städtebauliches Gesamtkonzept, welches die Bereiche Siedlung und Verkehr gesamtheitlich behandelt. Die neu aufgegleiste Massnahme zur Gesamtaufwertung ist Bestandteil der 4. Generation.	
351.3.012	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse [MIV-O-3]	
351.3.031	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten [MIV-S-2]	
351.3.021	Konolfingen, neue Veloführung Unterführung Bahnhof [MIV-O-9]	

Tab. 12 Stand der Umsetzung der Massnahmen Verkehr des RGSK II (Stand 31.12.2020).

## 2.3 Folgerungen und Handlungsbedarf für das RGSK 2021

### Zukunftsbild und Strategien

Das bisher stark auf die Siedlung und Landschaft fokussierte Zukunftsbild («Leitbild Struktur» und «Leitplan») kann bezüglich grafischer Darstellung, Verständlichkeit und Vollständigkeit optimiert werden. Das Zukunftsbild der Region Bern-Mittelland wird deshalb überarbeitet. Es soll in sich stimmiger wirken, die drei Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr gleichwertig abbilden und sie gleichzeitig auf den Horizont 2040 ausrichten. Um die Nachvollziehbarkeit zwischen Zukunftsbild, Handlungsbedarf und Teilstrategien zu verbessern, werden der Handlungsbedarf und die Teilstrategien ebenfalls überarbeitet und wo möglich mit grafischen Darstellungen (z. B. Teilstrategiekarten) ergänzt. Die RKBM beabsichtigt, die Abstimmung der Ziele und Strategien der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung untereinander verständlicher aufzuzeigen.

### Massnahmen

Siedlung

Im Bereich Siedlung ist der Stand der Umsetzung der meisten Massnahmen gut. Die Massnahmen S1 (regionale Zentralitätsstruktur) und S7 (Siedlungsbegrenzungen) sind weitgehend umgesetzt. Die Massnahme S6 (verkehrsintensive Vorhaben) entspricht einer Daueraufgabe, die laufend zu bewirtschaften ist und an die gesetzlichen Grundlagen angepasst wird.

Positiv ist der Stand der Umsetzung auch bei der Massnahme S2 (Umsetzung Zielszenario) und angesichts der planerischen Herausforderungen die Anzahl der umgesetzten oder sich in Umsetzung befindenden Schwerpunktgebiete Wohnen/Arbeiten (S3) sowie der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (S5). Angesichts des erwarteten Wachstums (vgl. Kap. 3) sind allerdings weitere Anstrengungen zur Mobilisierung zu unternehmen. Die bereits 2012 gestarteten Sensibilisierungs- und Mobilisierungsanstrengungen werden daher für die Entwicklungsgebiete (im Sinne der Umsetzung des Zielszenarios S2) intensiviert.

Der etwas tiefere Umsetzungsstand der Teilmassnahmen des Massnahmenpakets S4 (Vorranggebiete Siedlungserweiterung) hängt von mehreren Faktoren ab: Die Innenentwicklung wird in der Agglomeration Bern mit hoher Priorität vorangetrieben, entsprechende Planungsschritte im Bereich Siedlungserweiterung werden daher erst in zweiter Priorität in Angriff genommen. Einzonungswünsche, die sich auf abgelegene Gebiete beziehen und aus älteren AP-Generationen stammen, werden im Sinne der RPG-Revision von 2013 aktiv entfernt. Ausserdem sind die Anforderungen an Einzonungen von Landwirtschaftsland in den letzten Jahren gestiegen (Bedarfsnachweis für Neueinzonungen, Kompensationspflicht bei der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen). Bei den Teilmassnahmen, welche eine (leichte) Verzögerung aufweisen, verfügt die RKBM kaum über eine Handhabe, die Umsetzung zu beschleunigen. Die Problematik der zu kompensierenden Fruchtfolgeflächen geht die RKBM mit der Einführung einer regionalen FFF-Börse in Zukunft auf regionaler Ebene (RGSK) an.

Landschaft Der Umsetzungsstand der Massnahmen zum Thema Landschaft ist ebenfalls gut. Bei sämtlichen Massnahmen handelt es sich um Daueraufgaben, die entsprechend bewirtschaftet werden.

Die Massnahmen L4 bis L7 sind im Rahmen weiterer Planungen zu beachten, als Massnahmen des RGSK jedoch nicht weiter zu bearbeiten. Die Massnahmen L1 (Regionaler Naturpark Gantrisch) und L2 (Grünes Band) werden derzeit durch die erwähnten Vertiefungen weiterbearbeitet. Ebenfalls wird die leicht verzögerte Umsetzung einzelner Teilmassnahmen des Massnahmenblatts «Erholungsschwerpunkte» (L8) weiter vorangetrieben: Die bezeichneten Erholungsschwerpunkte sind bezüglich ihrer verkehrlichen Auswirkungen und ihrer Ausstattungen zu koordinieren und notwendige Infrastrukturmassnahmen festzulegen.

Die RKBM beabsichtigt, Landschaftsmassnahmen der letzten RGSK-Generation mit Überarbeitungs- oder Vertiefungsbedarf in den kommenden Jahren anzugehen und entsprechende Ressourcen bereitzustellen. Für die noch ausstehende Überarbeitung der regionalen Landschaftsinhalte wird im RGSK 2021 ein Massnahmenblatt eingefügt.

Verkehr und Mobilität Im Bereich Verkehr und Mobilität hat sich gezeigt, dass der Umsetzungsstand der Massnahmen insgesamt sehr gut ist.

Ein Grossteil kann innerhalb der geplanten Fristen oder mit kleinen Verzögerungen umgesetzt werden. Mit Stand Dezember 2020 sind umgesetzt oder auf Kurs («kleine zeitliche Verzögerung (< 4 Jahre)»): 82 % der Massnahmen aus dem RGSK I und 96 % der Massnahmen aus dem RGSK II. Die geplanten Studien sind fast vollständig umgesetzt, wodurch die weiteren Planungs- und Projektierungsschritte für die Weiterentwicklung der regionalen Mobilität gestartet und entsprechende Infrastrukturmassnahmen in das jeweils nächste Agglomerationsprogramm überführt werden konnten.

Die grössten Verzögerungen bestehen bei Massnahmen zum regionalen ÖV-Netz (v. a. Weiterentwicklung des Tramnetzes) sowie beim Verkehrsmanagement und den grösseren Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum. Diese Projekte weisen aufgrund des grossräumigen Projektperimeters einen langen Planungsprozess mit erhöhten Projektrisiken auf, da eine Vielzahl an unterschiedlichen Interessen aufeinander abzustimmen sind (z. B. Kanton, Gemeinden, Bevölkerung, Transportunternehmungen, Interessensverbände etc.).

Die Verzögerung solcher Schlüsselmassnahmen zieht jedoch teilweise Umsetzungsverzögerungen bei anderen, lokalen Massnahmen nach sich, da sie beispielsweise funktional aufeinander aufbauen und koordiniert umgesetzt werden müssen.

Anstatt die blockierte oder an der Urne abgewiesene Massnahme sistiert zu belassen, wird in der Regel geprüft, ob das Gesamtprojekt von der Verzögerung/Sistierung betroffen ist, oder ob wenigstens eine

Teilmassnahme zur Weiterbearbeitung und Umsetzung vorangetrieben werden kann.

Die Sensibilität für die Einschätzung von Umsetzungshorizonten ist bei den Massnahmenträgern im Laufe der Generationen gestiegen. Hierfür brauchte es Erfahrungen.

Von einigen Massnahmenträgern wurde vermehrt das Anliegen vorgebracht, bei der neuen Generation möglichst keine Massnahmen mit diversen Teilmassnahmen zu bilden (z. B. «Verträgliches Strassennetz» (Umsetzung nach «Berner Modell»)) und auf eine bessere Abgrenzung der Massnahmeninhalte zu achten, da sich die Inhalte in der Vergangenheit zu Daueraufgaben oder Standards entwickelt haben, die in jedem Projekt Bestandteil der Planung sind (z. B. «Paket Optimierung Lichtsignalanlagen»). Stattdessen sei die Formulierung von konkreten (Einzel-)Projekten vorzuziehen. Dies erleichtert die Projektbearbeitung, da ein konkreter Handlungsbedarf formuliert wird. Auch im Umsetzungsreporting können so konkretere Aussagen zum Umsetzungsstand getätigt werden.

### 3. Situations- und Trendanalyse

#### 3.1 Einbettung der Region

##### 3.1.1 Lage der Region Bern-Mittelland

Im Raumkonzept Schweiz, welches die grundsätzlichen Ziele und Strategien für die schweizerische Raumentwicklung aufzeigt und als Orientierungsrahmen und Entscheidungshilfe dient, ist die Region Bern einer der vier grossstädtisch geprägten Handlungsräume. Die Region Bern-Mittelland respektive die Agglomeration Bern bildet den Kernbereich der Hauptstadtregion Schweiz. Neben dem inneren Bereich des Kantons Bern umfasst die Hauptstadtregion Teile der Kantone Solothurn, Neuenburg, Freiburg und Waadt und übt im erweiterten Bereich Einfluss bis ins Wallis und zur Jurakette aus. Aus überregionaler Sicht bietet die besondere Position als Steuerungszentrum und Wirtschaftsraum in der Mitte der Metropolitanräume wie auch als Brücke zwischen den Landesteilen ein bedeutendes Potenzial zur Weiterentwicklung und Stärkung der Region.

Aus der Abbildung 15 lässt sich die enge Verflechtung der Region Bern mit den Nachbarregionen erkennen: Die Region Bern-Mittelland ist eingebunden in ein Netz überregionaler Beziehungen. Die Nachbarstädte und -agglomerationen von Bern wie Freiburg, Neuenburg, Biel, Solothurn und Thun liegen alle in den überlappenden Schnittstellen der angrenzenden Handlungsräume. Bern liegt im Kreuzungsbereich der Achse zwischen Zürich und dem Raum Freiburg–Lausanne–Genf und der Achse Oberitalien–Brig–Olten–Basel. Diese Achse ist beidseitig aufgesplittet: im Süden durch die Anbindung des Berner Oberlands und im Norden und Westen durch die Verbindungen nach Kerzers–Neuchâtel, Lyss–Biel/Jura und Solothurn.

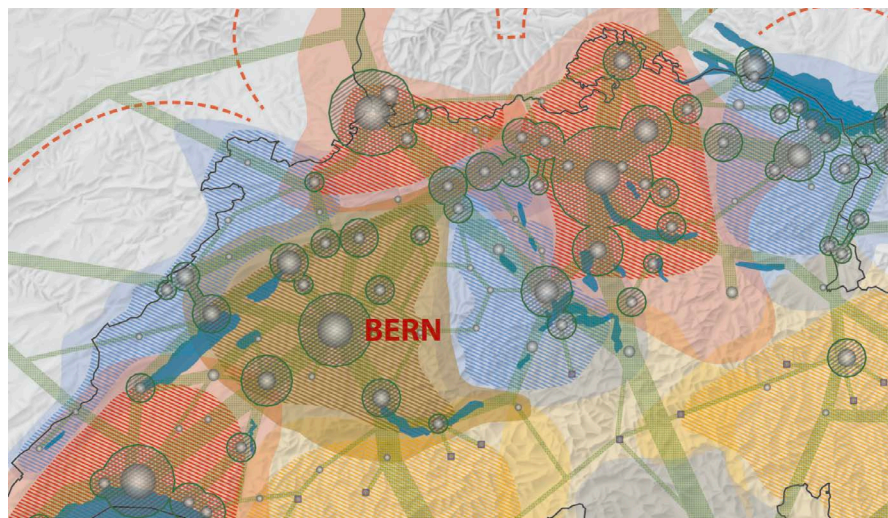


Abb. 15 Die Einbettung der Hauptstadtregion (Quelle: Raumkonzept Schweiz, 2012). Der Handlungsraum Hauptstadtregion Schweiz (braun eingefärbt) ist mit unscharfen Grenzen und zahlreichen Überlappungen dargestellt.

Die einzelnen Agglomerationen in der Hauptstadtregion sind einerseits eng mit ihrem ländlichen Hinterland und andererseits über die Pendlerströme mit den Nachbarstädten verknüpft. Die Weiterentwicklung des leistungsfähigen Verkehrssystems entlang der wichtigsten Verkehrsachsen trägt zu einer guten Anbindung der Zentren innerhalb der Region und folglich der Zusammenarbeit und Komplementarität aus funktionaler Sicht bei.

### **3.1.2 Die Raumtypen der Region Bern-Mittelland gemäss kantonalem Richtplan**

Der Kanton unterscheidet gemäss kantonalem Richtplan 2030 (Massnahmenblatt C\_02) im Perimeter der RKBM vier Raumtypen:

- Urbane Kerngebiete der Agglomeration
- Agglomerationsgürtel<sup>1</sup> und Entwicklungsachsen
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete
- Hügel- und Berggebiete

Zusätzlich wird folgende Zentralitätsstruktur gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt C\_01) unterschieden:

- Zentrum 1. Stufe (nationale Bedeutung, z. B. Bern)
- Zentren 3. Stufe (regionale Zentren von kantonaler Bedeutung, z. B. Schwarzenburg)
- Zentren 4. Stufe (regionale Zentren, z. B. Worb)

Für die statistischen Auswertungen in den nachfolgenden Kapiteln werden die Raumtypen und Zentren wie folgt zusammengefasst:

- Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)
- Urbane Kerngebiete (jeweils ohne Stadt Bern)
- Zentren 3. und 4. Stufe (Zentren 3. Stufe ausserhalb der urbanen Kerngebiete und Zentren 4. Stufe im Agglomerationsgürtel und auf Entwicklungsachsen)
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (A&E) ohne Zentren
- Zentrumsnahe ländliche Räume
- Hügel- und Berggebiete

Die folgende Karte (Abbildung 16) zeigt die Raumtypen und Zentralitäten gemäss kantonalem Richtplan.

Einzelne, grössere Gemeinden werden im kantonalen Richtplan weiter unterteilt: So wird beispielsweise die Gemeinde Köniz gemäss kantonalem Richtplan in städtische und ländliche Ortsteile unterteilt. Die Gemeindeteile Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Wabern und Spiegel werden dem «urbanen Kerngebiet» zugeordnet, das übrige Gemeindegebiet dem «zentrumsnahen ländlichen Raum».

---

<sup>1</sup> Der Begriff «Agglomerationsgürtel» stammt aus dem kantonalen Richtplan Bern. Es ist zu beachten, dass dieser nicht dem Begriff der «Agglomeration» gemäss BFS entspricht.

In den nachfolgenden statistischen Auswertungen wird die Unterteilung soweit möglich berücksichtigt. Wo lediglich Daten auf Gemeindeebene zur Verfügung stehen, werden die Gemeinden jeweils demjenigen Raumtyp zugeordnet, der sie am besten beschreibt. Die Gemeinde Köniz wird demnach integral dem Raumtyp «Urbane Kerngebiete» zugeordnet.

Zudem haben die Gemeinden Kirchenthurnen, Mühlethurnen und Lohnstorf am 1. Januar 2020 zur Gemeinde Thurnen fusioniert. Die statistischen Auswertungen zum RGSK 2021 wurden im Jahr 2019 gemacht, weshalb die Gemeindefusion in den Datengrundlagen noch nicht berücksichtigt werden konnte. In den kartografischen Darstellungen wurden die Gemeindegrenzen im Januar 2020 bereinigt.

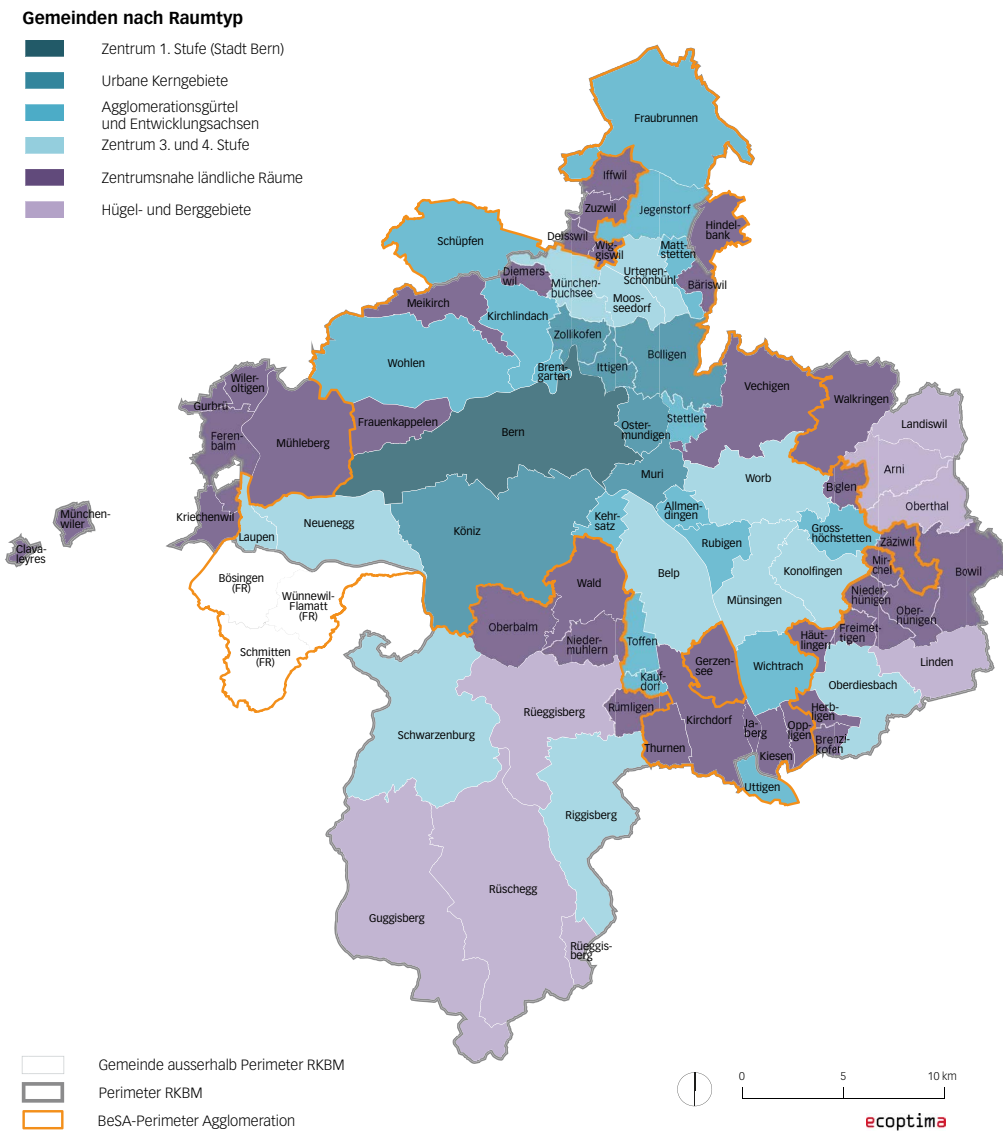


Abb. 16 Die Gemeinden der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und/oder im Perimeter der Agglomeration Bern, eingeteilt nach Raumtypen und Zentralitäten gemäss der Zuteilung für die statistischen Auswertungen.

### 3.1.3 Die Sektoren der Region Bern-Mittelland

Der Verwaltungskreis Bern-Mittelland unterteilt seine 76 Gemeinden auf regionaler Ebene in die insgesamt sieben Sektoren Bern, Köniz, Nord, Ost, Südost, Süd und West. Die in der nachfolgenden Karte illustrierten Sektoren wurden nach funktionalen Verkehrsprinzipien gebildet.

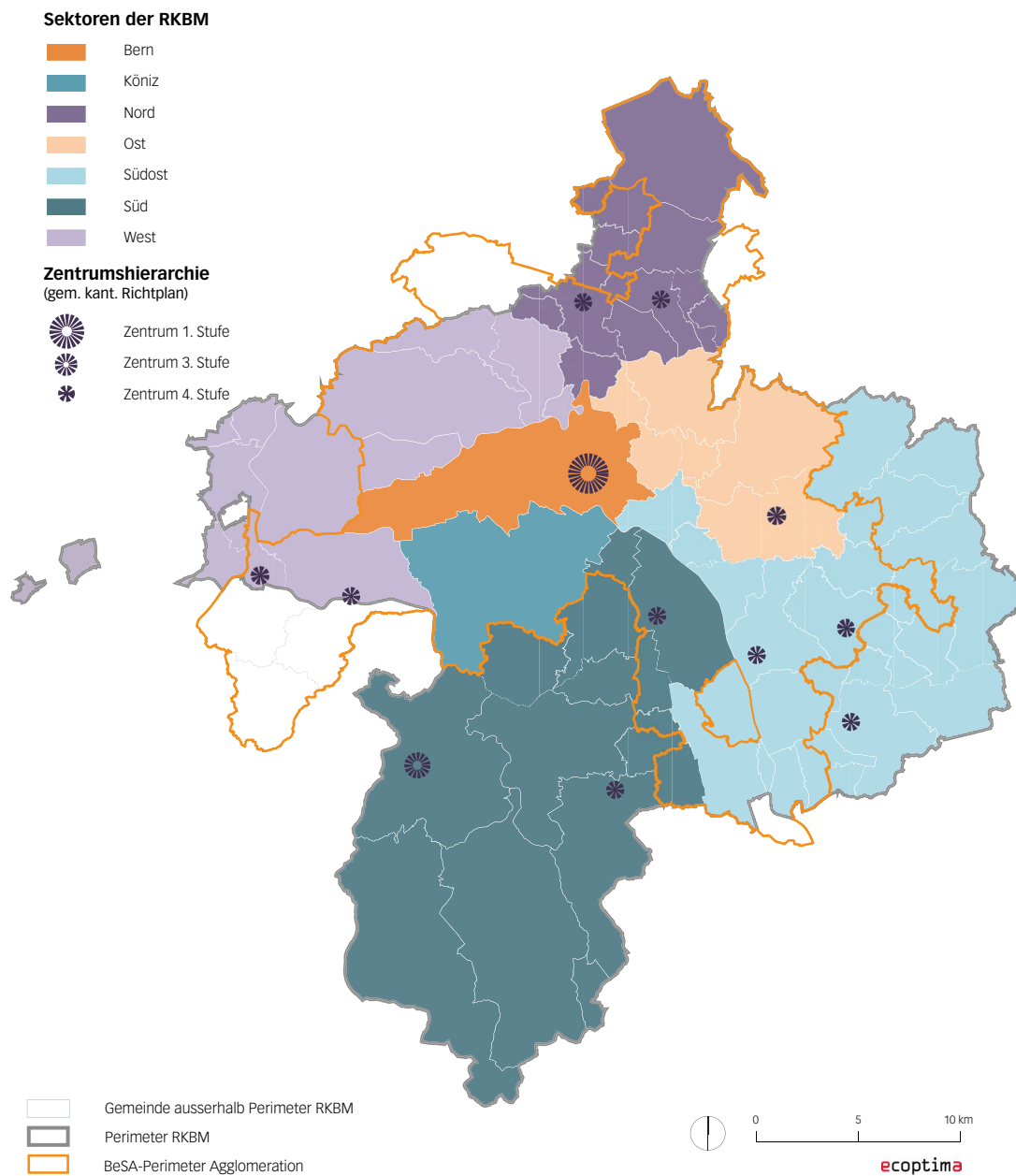


Abb. 17 Die sieben Sektoren der RKBM und die regionalen Zentren (Daten Zentrumsstruktur: Geoportal Kanton Bern ZTRST, Stand 2019).



### 3.1.4 Die Agglomeration Bern

42 der insgesamt 76 Gemeinden der Regionalkonferenz Bern-Mittelland liegen im BeSA-Perimeter des Agglomerationsprogramms Bern. Hinzu kommt rund ein Dutzend weiterer Gemeinden in angrenzenden Planungsregionen sowie im Kanton Fribourg. Die Agglomeration Bern mit dem Zentrum Stadt Bern erstreckt sich somit über alle Sektoren. Die nachfolgenden Analysen beziehen sich teilweise auf Entwicklungen der RKBM-Gemeinden inner- und ausserhalb des Agglomerationsperimeters, da für das Agglomerationsprogramm Bern entsprechende Auswertungen erstellt wurden respektive verfügbar waren.

## 3.2 Situations- und Trendanalyse Siedlung

### 3.2.1 Bevölkerungsentwicklung im Rückblick

Datenlage

Für die Entwicklung der Wohnbevölkerung 1981 bis 2010 wurden ESPOP-Daten des BFS auf Ebene Gemeinden betrachtet. 2011 bis 2018 werden Daten der ständigen Wohnbevölkerung auf Basis STATPOP verwendet, weil nur in diesem Datensatz Daten einzelner Gebiete der Gemeinde Köniz zur Verfügung stehen. Diese werden verwendet, um die Gemeinde Köniz in Gemeindegebiete des Raumtyps «Urbane Kerngebiete der Agglomeration» und Gebiete des Raumtyps «Zentrumsnahe ländliche Gebiete» aufzuteilen. Für die Trendanalyse (Kap. 3.2.2) hingegen können auch Daten der ständigen und nichtständigen Wohnbevölkerung ausgewertet werden.

Bevölkerungsentwicklung seit 1981

Die Region Bern-Mittelland verzeichnete seit 1981 ein durchschnittliches jährliches Bevölkerungswachstum von 0.27 %. 1991 bis 1997 waren die Bevölkerungszahlen rückläufig, seither steigen sie aber wieder an und in den letzten acht Jahren war das Bevölkerungswachstum überdurchschnittlich:

- Die Stadt Bern (Zentrum 1. Stufe) verzeichnete zum Ende des 20. Jahrhunderts einen Bevölkerungsrückgang, wächst aber seit 2007 (+11'225 Personen) wieder.
- Die Gemeinden der Raumtypen «Urbane Kerngebiete», «Zentren der 3. und 4. Stufe», «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» und «Zentrumsnahe ländliche Räume» hingegen verzeichnen für die letzten 40 Jahre in der Regel ein moderates Wachstum.
- Die Gemeinden des Raumtyps «Hügel- und Berggebiete» verzeichneten bis ca. 1995 ein moderates Wachstum, seither sind die Bevölkerungszahlen jedoch rückläufig.
- Der Agglomerationsperimeter Bern, der sich aus Zentrumsgemeinden und zentrumsnahen Gemeinden zusammensetzt, verzeichnete bis fast zur Jahrtausendwende ein geringeres Wachstum als die Region Bern-Mittelland.

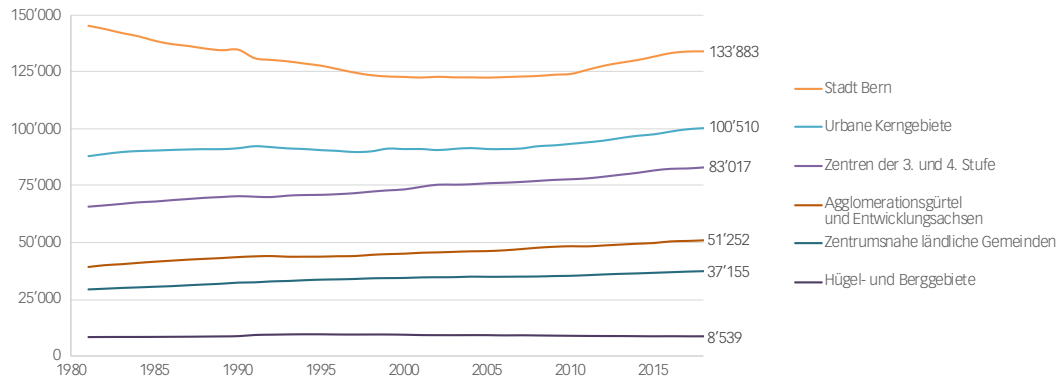


Abb. 18 Bevölkerungsentwicklung 1981 bis 2018 nach Raumtypen<sup>2</sup> (Daten: BFS ESPOP bis 2010, STATPOP ab 2011, Stand 2019).

Tabelle 6 zeigt die Entwicklung der Bevölkerungszahlen pro Raumtyp<sup>3</sup> sowie die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden innerhalb der Region Bern-Mittelland und des Agglomerationsperimeters:

- Zwischen 2002 und 2018 ist die Bevölkerungszahl im Perimeter der RKBM um 36'471 Personen auf 414'356 gestiegen (+8.8 %).
- Die Bevölkerung wuchs im Zeitraum zwischen 2010 und 2018 in allen Raumkategorien ausser den Hügel- und Berggebieten (-2.3 %).
- Die Bevölkerungszahl der Stadt Bern bewegte sich im Zeitraum von 2001 bis 2007 im Bereich zwischen 122'200 und 122'600 Personen. Von 2010 bis 2018 verzeichnet die Stadt Bern ein starkes Wachstum (+8.1 %), wobei dieses über die letzten zwei Jahre wieder etwas abgeflacht ist.
- Auch das übrige urbane Kerngebiet ist seit 2010 mit +7.4 % relativ stark gewachsen.
- Die Zentren der 3. und 4. Stufe, die Gemeinden im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen sowie die zentrumsnahen ländlichen Räume haben über die letzten acht Jahre ein Bevölkerungswachstum von rund 6 % erfahren. Dieses Wachstum ist in den Zentren der 3. und 4. Stufe und den zentrumsnahen ländlichen Gemeinden im Vergleich zu dem der Jahre 2002–2010 gestiegen.

<sup>2</sup>Die gesamte Gemeinde Köniz wird hier dem Raumtyp «Urbane Kerngebiete» der Agglomeration zugeordnet.

<sup>3</sup>Die Gemeinde Köniz wurde hier aufgetrennt in «Urbane Kerngebiete» (Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Wabern, Spiegel) und «Zentrumsnahe ländliche Räume» (alle übrigen Gebiete der Gemeinde).

Raumtyp	2002	2010	2018	Differenz 2002–2010		Differenz 2010–2018	
				absolut	Prozentual	absolut	Prozentual
Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)	122'559	123'841	133'883	1'282	1.0 %	10'042	8.1 %
Urbane Kerngebiete	79'215	81'074	87'042	1'859	2.3 %	5'968	7.4 %
Zentren 3. und 4. Stufe	75'416	77'806	83'017	2'390	3.2 %	5'211	6.7 %
A&E ohne Zentralität	45'681	48'522	51'252	2'841	6.2 %	2'730	5.6 %
Zentrumsnahe ländliche Räume	46'008	47'579	50'623	1'571	3.4 %	3'044	6.4 %
Hügel- und Berggebiete	9'006	8'744	8'539	-262	-2.9 %	-205	-2.3 %
<b>Agglomerationsperimeter*</b>	<b>338'818</b>	<b>348'461</b>	<b>374'601</b>	<b>9'643</b>	<b>2.8 %</b>	<b>26'140</b>	<b>7.5 %</b>
<b>Region Bern-Mittelland</b>	<b>377'885</b>	<b>387'566</b>	<b>414'356</b>	<b>9'681</b>	<b>2.5 %</b>	<b>26'790</b>	<b>6.9 %</b>

Tab. 13 Entwicklung ständige Wohnbevölkerung 2002–2018 nach Raumtypen<sup>4</sup> (Quelle: BFS ESPOP bis 2010, STATPOP ab 2011, Stand: 2019).

\* Agglomerationsperimeter: umfasst in den Statistiken alle Agglomerationsgemeinden gemäss BeSA, die innerhalb der RKBM liegen. Die ausserregionalen oder -kantonalen, ebenfalls zur Agglomeration Bern zählenden Gemeinden Schüpfen BE, Uttigen BE, Hindelbank BE, Bösingens FR, Schmitten FR und Wünnewil-Flamatt FR wurden statistisch nicht ausgewertet. Die erst 2018 in den Agglomerationsperimeter neu aufgenommenen Gemeinden Biglen, Jaberg, Kiesen, Kirchdorf (BE), Thurnen, Oppligen, Zäziwil wurden zwecks besserer Vergleichbarkeit für den gesamten betrachteten Zeitraum dem Agglomerationsperimeter zugerechnet.

Die nachfolgende Abbildung 19 veranschaulicht, wie seit dem Jahr 2000 die Gemeinden aller Raumtypen innerhalb des Agglomerationsperimeters insgesamt stärker gewachsen sind als ausserhalb der Agglomeration bzw. in den Hügel- und Berggebieten.

<sup>4</sup> Die Gemeinde Köniz wurde aufgetrennt in «Urbane Kerngebiete» (Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Wabern, Spiegel) und «Zentrumsnahe ländliche Räume» (alle übrigen Gebiete der Gemeinde).

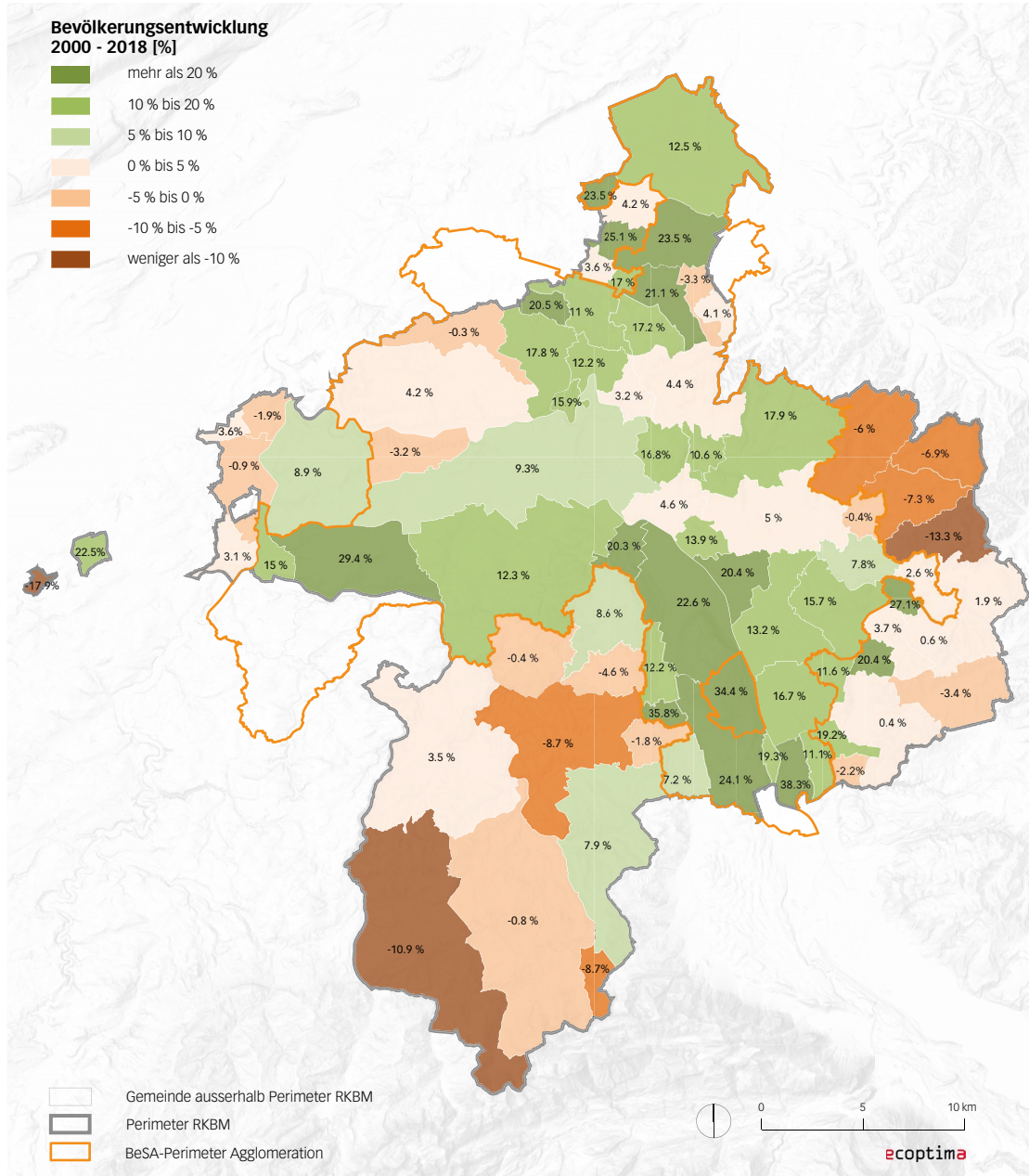


Abb. 19 Bevölkerungsentwicklung 2000–2018 in der Region Bern Mittelland nach Gemeinden (Daten: BFS ESPOP bis 2010, STATPOP ab 2011, Stand 2019).

Im Vergleich zur obigen Karte zeigt die Abbildung 20 die Bevölkerungsentwicklung der Region Bern-Mittelland über einen längeren Zeithorizont – rund 40 Jahre – auf.

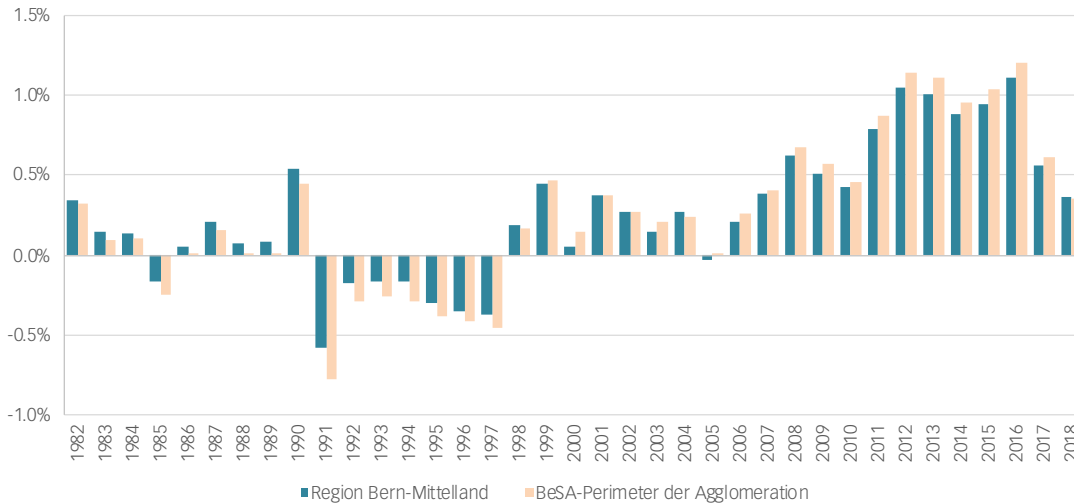


Abb. 20 Relative jährliche Bevölkerungsentwicklung in der RKBM und im Agglomerationsperimeter Bern von 1981 bis 2018 (Daten: BFS ESPOP bis 2010, STATPOP ab 2011, Stand 2019).

Bevölkerung nach  
 EGK

Die Analyse der Bevölkerungszahlen nach Erschliessungsgüteklasse (EGK) für das Jahr 2017 zeigt, dass im Agglomerationsperimeter Bern mehr als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner über eine gute bis sehr gute ÖV-Erschliessung (Güteklassen A oder B) verfügen. Nur 10 % der Bevölkerung verfügen über eine weniger gute oder überhaupt keine ÖV-Erschliessung (< EGK D).

	EGK A	EGK B	EGK C	EGK D	< EGK D	Total
Absolut	109'788	102'724	78'839	59'814	38'936	390'101
Relativ	28.1 %	26.3 %	20.2 %	15.3 %	10.0 %	100.0 %

Tab. 14 Einwohnerinnen und Einwohner nach Erschliessungsgüteklassen im BeSA-Perimeter der Agglomeration Bern (Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung 2017<sup>5</sup>).

Abbildung 21 zeigt die Bevölkerungsdichte und die Erschliessungsgüteklassen in der Stadt Bern, in den urbanen Kerngebieten, im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen gemäss Raumtypen des kantonalen Richtplans. In diesen Gebieten sind die meisten Wohnquartiere gut bis sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Ausserhalb nimmt die Erschliessungsgüte erwartungsgemäss ab.

<sup>5</sup> Die Abweichung der Bevölkerungszahl im Agglomerationsperimeter ergibt sich aus der Nichtberücksichtigung der Gemeinden Bösinggen, Schmittlen, Wünnewil-Flamatt und Schüpffen in den obigen Statistiken sowie der Berücksichtigung der Gesamtgemeinde Fraubrunnen in der Analyse der Bevölkerung nach EGK.

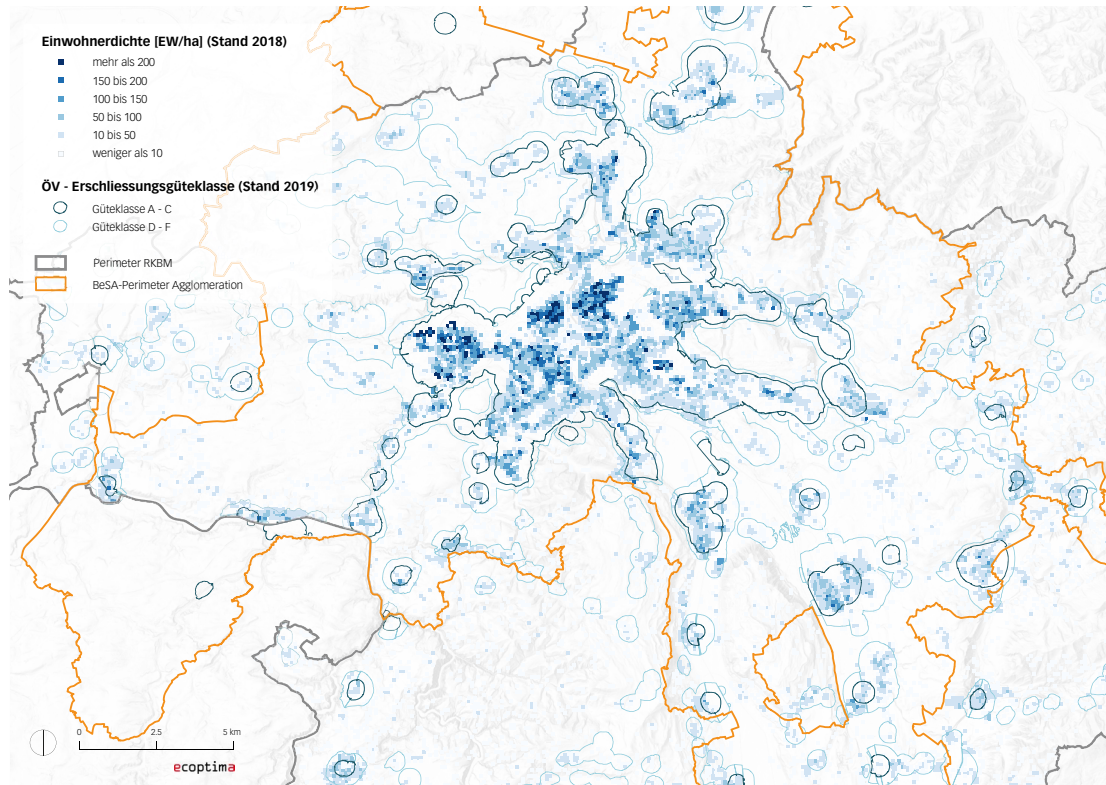


Abb. 21 Bevölkerungsdichte und Erschliessungsgüteklassen rund um das Zentrum von Bern (Daten: Geoportal Kanton Bern VZ, Stand 2018).

### 3.2.2 Bevölkerungsentwicklung bis 2040

#### Datenlage

Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bis 2030 gemäss kantonalem Richtplan 2030 (gesamtkantonal im Durchschnitt 9 % Wachstum; Stand 2015) ist bereits heute in einigen Gemeinden respektive Raumtypen beinahe erreicht oder gar übertroffen. Für den Horizont 2040 rechnet der kantonale Richtplan mit einem gesamtkantonalen Wachstum von 10.5 % gegenüber 2015. Auf Stufe Gemeinde oder Raumtyp werden keine direkten Aussagen gemacht. Das RGSK 2021 stützt sich daher bei den Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung bis 2040 auf die dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell 2040<sup>6</sup> zugrunde gelegten Annahmen. Diese basieren auf Prognosen des BFS (mittleres Szenario) und wurden nach Regionalkonferenzen in Cluster aufgeteilt. Damit werden im Gegensatz zu den regionalisierten BFS-Prognosen präzisere Aussagen zum Wachstum in einzelnen Raumtypen und bis auf Stufe Gemeinde möglich. Im Gegensatz zur Situationsanalyse (Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2018) wurde für die Prognosen bis 2040 die ständige und nichtständige Wohnbevölkerung berücksichtigt, wobei auch Personen mit weniger als 12 Monaten Aufenthalt eingerechnet sind (nicht aber jene mit dem Status «Wochenaufenthalt»).

<sup>6</sup> Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM 2040), Modellaktualisierung 2016.

Bevölkerungs-  
 wachstum bis 2040

Für den Perimeter der Region Bern-Mittelland und die einzelnen Raumtypen wird folgendes Wachstum erwartet:

- Für den Perimeter der RKBM wird ein Bevölkerungswachstum von 14.5 % bis 2040 erwartet.
- Für den Agglomerationsperimeter wird ein leicht höheres Wachstum von 14.9 % erwartet.
- Bis 2040 wird für alle Raumtypen ein Bevölkerungswachstum prognostiziert, wobei die Prognosen von einem abflachenden Wachstum ausgehen.
- Die Gemeinden des Raumtyps «Zentrumsnahe ländliche Gebiete» zeigten in den letzten Jahren ein sehr geringes Wachstum, die vorliegenden Prognosen jedoch ein Wachstum von über 8 %.
- In den Gemeinden des Raumtyps «Hügel- und Berggebiete» waren die Bevölkerungszahlen sogar rückläufig, und doch wird diesen Gemeinden ein Wachstum von 12.3 % zugeschrieben. Die Prognosen sind für diese erwähnten Raumtypen daher im Hinblick auf die Wachstumszielsetzungen (vgl. Kap. 4) kritisch zu betrachten.

Raumtyp	Bevölkerung 2018	Bevölkerung 2040	Differenz 2018–2040	
			absolut	prozentual
Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)	135'170	161'125	25'955	19.2 %
Urbane Kerngebiete	87'641	99'575	11'934	13.6 %
Zentren 3. und 4. Stufe	83'332	95'094	11'762	14.1 %
A&E ohne Zentralität	51'434	57'040	5'607	10.9 %
Zentrumsnahe ländliche Räume	50'797	55'139	4'342	8.5 %
Hügel- und Berggebiete	8'558	9'612	1'054	12.3 %
Agglomerationsperimeter	377'036	433'374	56'338	14.9 %
Region Bern-Mittelland	416'932	477'585	60'653	14.5 %

Tab. 15 Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen<sup>7</sup> bis 2040 gemäss dem Gesamtverkehrsmodell Bern (GVM 2040).

### 3.2.3 Beschäftigtenentwicklung 2011–2017

Datenlage

Bei der Betrachtung der Beschäftigtenentwicklung kann zwischen Beschäftigten und Vollzeitäquivalenten unterschieden werden. Für die Vollzeitäquivalente wird das gesamte Arbeitsvolumen in Vollzeitbeschäftigte umgerechnet. Die Beschäftigten hingegen bezeichnen die Zahl aller besetzten Stellen, wobei eine Person mit mehreren Arbeitsverträgen als mehrere Beschäftigte zählt. In diesem Bericht wird jeweils die Zahl der Beschäftigten analysiert. Aufgrund der Datenlage wird der Zeitraum seit 2011 betrachtet. Die seit 2011 jährlich vorliegenden STATENT-Daten nach BFS sind mit den Daten der bis 2008 alle drei bis vier Jahre durchgeführten Betriebszählungen nicht direkt vergleichbar.

<sup>7</sup>Die Gemeinde Köniz wurde aufgetrennt in Urbane Kerngebiete (Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Wabern, Spiegel) und «Zentrumsnahe ländliche Räume» (alle übrigen Gebiete der Gemeinde).

Beschäftigtenentwicklung seit 2011

Die Zahl der Beschäftigten nahm zwischen 2011 und 2017 im Perimeter der RKBM um 4.8 % zu.

- Die grösste Zunahme mit plus 13'500 Arbeitsplätzen gab es in den urbanen Kerngebieten.
- Alleine in der Stadt Bern sind 8'862 zusätzliche Arbeitsstellen entstanden (+4.9 %). Im übrigen urbanen Kerngebiet betrug das Wachstum sogar 14,7 %.
- Mit ein Grund für das stärkere Wachstum im übrigen urbanen Kerngebiet ist der Verlagerungsprozess von Arbeitsplätzen (insbesondere Bundesverwaltung, aber auch Private) aus der Stadt Bern in die umliegenden Gemeinden. Gemeinden mit einem grossen Beschäftigtenwachstum dieses Raumtyps sind Ittigen (+21.3 %), Zollikofen (+13.4 %) und Muri bei Bern (+13.1 %).
- Auch in den Zentren 3. und 4. Stufe und in den Gemeinden des Agglomerationsgürtels und den Entwicklungsachsen ist ein positives Wachstum zu verzeichnen.
- In den zentrumsnahen ländlichen Räumen sowie den Hügel- und Berggebieten hingegen sind die Beschäftigtenzahlen rückläufig.

Raumtyp	Beschäftigte 2011	Beschäftigte 2017	Differenz 2011–2017	
			absolut	prozentual
Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)	180'217	189'079	8'862	4.9 %
Urbane Kerngebiete	56'079	60'717	4'638	8.3 %
Zentren 3. und 4. Stufe	41'923	42'987	1'064	2.5 %
A&E ohne Zentralität	12'935	13'706	771	6.0 %
Zentrumsnahe ländliche Räume	11'932	11'652	-280	-2.3 %
Hügel- und Berggebiete	3'239	3'034	-205	-6.3 %
<b>Agglomerationsperimeter</b>	<b>293'057</b>	<b>307'989</b>	<b>14'932</b>	<b>5.1 %</b>
<b>Region Bern-Mittelland</b>	<b>306'325</b>	<b>321'175</b>	<b>14'850</b>	<b>4.8 %</b>

Tab. 16 Entwicklung der Beschäftigten von 2011 bis 2017 nach Raumtypen (Quelle: BFS STATENT, Stand 2017).<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Der Agglomerationsperimeter umfasst alle Agglomerationsgemeinden gemäss BeSA, die innerhalb der RKBM liegen. Die ebenfalls zur Agglomeration Bern zählenden Gemeinden, die nicht im RKBM-Perimeter liegen (Schüpfen, Bösinggen, Schmittlen und Wünnewil-Flamatt) werden statistisch nicht ausgewertet. Die 2018 in den Agglomerationsperimeter neu aufgenommenen Gemeinden Biglen, Jaberg, Kiesen, Kirchdorf (BE), Thurnen, Oppligen und Zäziwil wurden hier für die gesamte Entwicklung dem Agglomerationsperimeter zugerechnet, um Sprünge zu vermeiden. Die Gemeinde Köniz wurde hier vollständig den urbanen Kerngebieten zugerechnet, da Daten für eine Auftrennung fehlen.



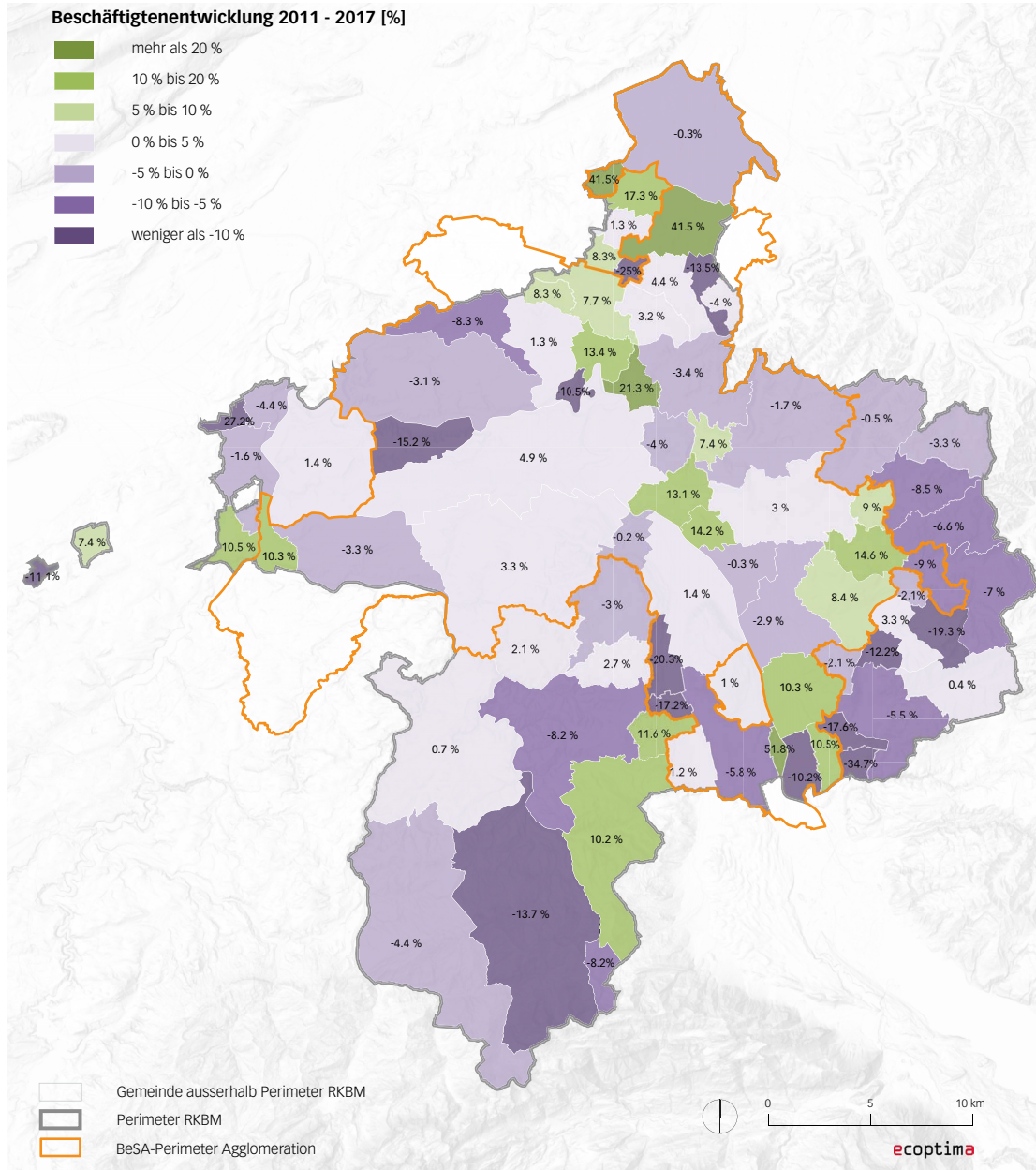


Abb. 22 Beschäftigtenentwicklung 2011–2017 in der Region Bern Mittelland nach Gemeinden (Daten: BFS STATENT, Stand 2017).

Beschäftigte nach  
 EGK

Die Analyse der Beschäftigten im Agglomerationsperimeter nach EGK für das Jahr 2017 zeigt, dass mehr als die Hälfte der Beschäftigten am Arbeitsplatz über eine sehr gute ÖV-Erschliessung (Güteklasse A) verfügen. Nur knapp 6 % der Beschäftigten verfügen am Arbeitsplatz über eine schlechtere Erschliessung als Güteklasse D.

	EGK A	EGK B	EGK C	EGK D	< EGKD	Total
Beschäftigte	170'743	73'450	31'995	19'134	17'701	296'666
Anteil	54.5 %	23.5 %	10.2 %	6.1 %	5.7 %	100.0 %

Tab. 17 Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen im BeSA-Perimeter der Agglomeration Bern (Daten: Bundesamt für Raumentwicklung 2017).<sup>9</sup>

Die meisten Arbeitsgebiete in diesem Gebiet sind gut bis sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (siehe Abb. 23). Ausserhalb der zentralen Lagen nimmt die Erschliessungsgüte erwartungsgemäss ab.

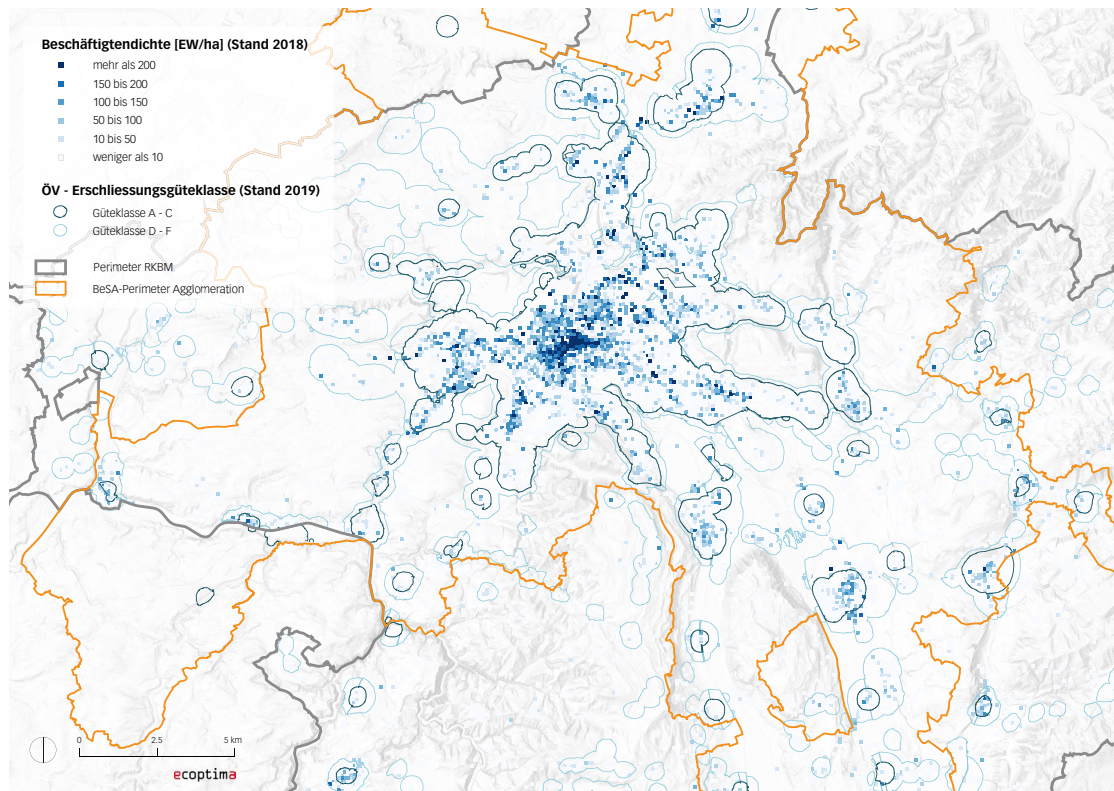


Abb. 23 Beschäftigtendichte und Erschliessungsgüteklassen rund um das Zentrum von Bern (Daten: Geoportal Kanton Bern VZ, Stand 2018).

### 3.2.4 Beschäftigtenentwicklung bis 2040

Datenlage

Für die Entwicklungsprognose bis 2040 wird auch hier die Prognose des Gesamtverkehrsmodells verwendet.

<sup>9</sup>Die Abweichung der Beschäftigtenzahl im Agglomerationsperimeter ergibt sich aus der Nichtberücksichtigung der Gemeinden Bössingen, Schmittlen, Wünnewil-Flamatt und Schüpfen in den obigen Statistiken sowie der Berücksichtigung der Gesamtgemeinde Fraubrunnen in der Analyse der Beschäftigten nach EGK.

Beschäftigtenentwicklung  
 bis 2040

Auch bezüglich der Beschäftigten fand in den vergangenen Jahren ein deutlich stärkeres Wachstum statt, als im Richtplan 2030 (Stand 2015) angenommen wurde.

- Für die Stadt Bern wird eine Arbeitsplatzzunahme von lediglich 2.3 % erwartet. Dies bildet die Bodenpolitik der Stadt Bern ab, die einen Abbau des starken Ungleichgewichts zwischen Einwohner/innen und Arbeitsplätzen vorsieht. Nichtsdestotrotz ist die Prognose sehr zurückhaltend und ein stärkeres Wachstum nicht unrealistisch.
- Für die restlichen Gemeinden im urbanen Kerngebiet wird ein starkes Beschäftigtenwachstum erwartet (18.1 %).
- In Gemeinden der zentrumsnahen ländlichen Räume und der Hügel- und Berggebiete wird ebenfalls ein sehr starkes Beschäftigtenwachstum erwartet. Auch diese Prognosen sind kritisch zu betrachten, da die Beschäftigtenzahlen in den letzten Jahren gerade in diesen Gebieten rückläufig waren.

Raumtyp	Beschäftigte 2017	Beschäftigte 2040	Differenz 2017–2040	
			absolut	prozentual
Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)	189'079	193'494	4'415	2.3 %
Urbane Kerngebiete	58'651	69'259	10'608	18.1 %
Zentren 3. und 4. Stufe	42'987	46'682	3'695	8.6 %
A&E ohne Zentralität	13'706	14'838	1'132	8.3 %
Zentrumsnahe ländliche Räume	13'719	15'775	2'056	15.0 %
Hügel- und Berggebiete	3'034	3'464	430	14.2 %
<b>Agglomerationsperimeter</b>	<b>304'955</b>	<b>325'608</b>	<b>20'653</b>	<b>6.8 %</b>
<b>Region Bern-Mittelland</b>	<b>321'176</b>	<b>343'512</b>	<b>22'336</b>	<b>7.0 %</b>

Tab. 18 Beschäftigtenentwicklung nach Raumtypen bis 2040 gemäss GVM.

### 3.2.5 Bauzonenreserven 2019

Unüberbaute  
 Bauzonen

Die RKBM verfügt gemäss kantonaler Erhebung über 400 ha Bauzonenreserven (Stand 1. Januar 2019) auf unüberbauten Bauzonen. Fast drei Viertel dieser Fläche (287 ha) liegen in der Wohn-, Misch- und Kernzone, die restliche Fläche von 112 ha in der Arbeitszone.

Innere Reserven in  
 überbauten Bau-  
 zonen

Zusätzlich zu den Nutzungsreserven in unüberbauten Bauzonen sind auch Nutzungsreserven innerhalb des bereits weitgehend überbauten Gebiets vorhanden. Es handelt sich dabei um Baulücken oder Parzellen mit gegenüber dem zulässigen Mass geringer Ausnutzung. Gemäss den «Technischen Richtlinien Bauzonen» des Bundes<sup>10</sup> wird davon ausgegangen wird davon ausgegangen, dass rund ein Drittel dieser Flächen innerhalb einer Planungsperiode (15 Jahre) mobilisiert werden kann.

<sup>10</sup> Technische Richtlinien Bauzonen; eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 2014.

Raumtyp	Unüberbaute Bauzonen (ha)			Innere Reserven in WMK (ha)
	Gesamtfläche	in WMK	in Arbeitszonen	
Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)	37.2	25.6	11.6	38.4
Urbane Kerngebiete	91.9	68.2	23.7	154.5
Zentren 3. und 4. Stufe	121.5	72.9	48.7	177.3
A&E ohne Zentralität	56.6	49.2	7.3	156.4
Zentrumsnahe ländliche Räume	72.4	56.4	16.1	117.4
Hügel- und Berggebiete	19.5	15.0	4.5	22.6
<b>Agglomerationsperimeter</b>	<b>301.3</b>	<b>222.5</b>	<b>78.7</b>	<b>541.5</b>
<b>Region Bern-Mittelland</b>	<b>399.8</b>	<b>287.3</b>	<b>111.9</b>	<b>666.6</b>

Tab. 19 Nutzungsreserven auf unüberbauten Bauzonen in Wohn-, Misch- und Kernzonen und Arbeitszonen sowie innere Reserven auf überbauten WMK in Gemeinden der RKBM und des Agglomerationsperimeters gemäss kantonaler Erhebung 2019 nach Raumtypen.

Die zukünftige Siedlungsstruktur hängt massgeblich von der Lage der bestehenden Bauzonen ab. Die folgende Abbildung zeigt die Lage der grösseren unüberbauten Bauzonen (> 0.5 ha) in Bezug auf die ÖV-Erschliessungsgüte. Mehr als zwei Drittel der Bauzonenreserven (unüberbaute Bauzonen und innere Reserven) in der Region Bern-Mittelland liegen innerhalb des Agglomerationsperimeters. Die meisten grösseren unüberbauten Bauzonen sind gut mit dem ÖV erschlossen (> Güteklasse D).

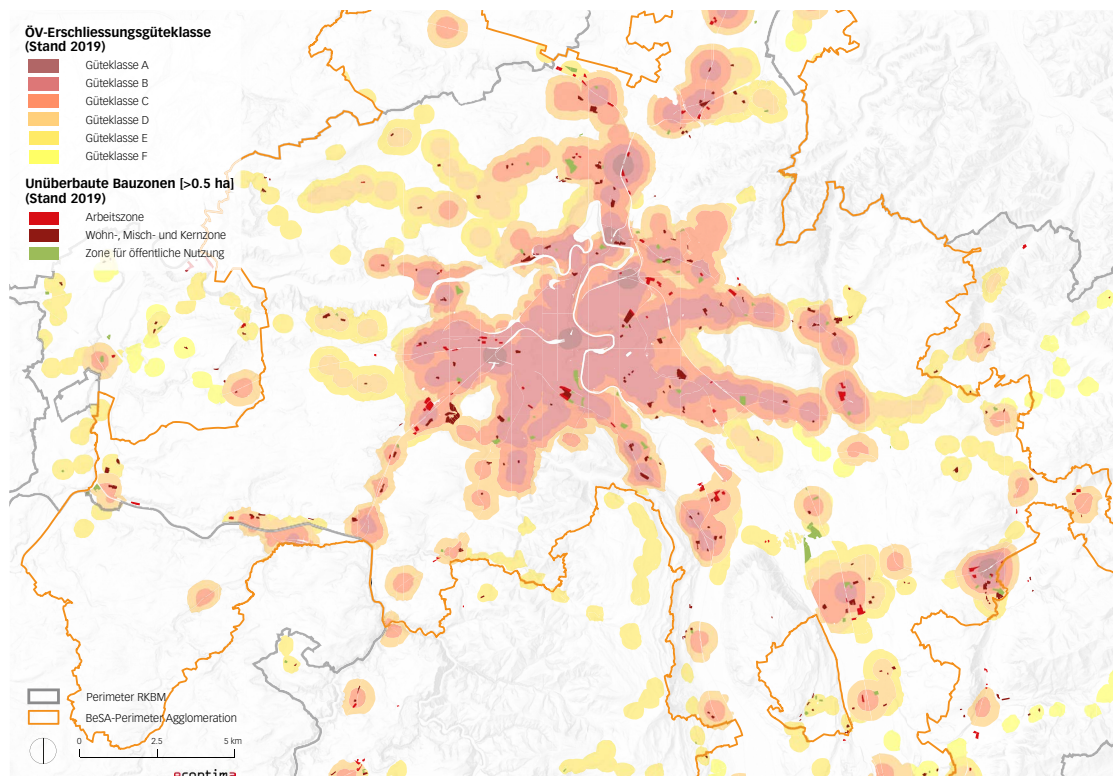


Abb. 24 Unüberbaute Bauzonen grösser als 0.5 ha nach Nutzungsart und ÖV-Erschliessungsgüte (Daten: Geoportal Kanton Bern SEin, Stand 2019).

Baulandbedarf Der Baulandbedarf Wohnen und Arbeiten wird nicht auf Grundlage der Prognosen berechnet, sondern aufgrund von Zielsetzungen der Region. Deshalb wird der Baulandbedarf nicht in diesem Kapitel, sondern in den Kapiteln 5 und 6 behandelt, nachdem die Zielsetzungen in Kapitel 4 eingeführt wurden.

### **3.2.6 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte, Strategische Arbeitszonen und Entwicklungsgebiete Wohnen**

Entwicklungsschwerpunkte Mit dem ESP-Programm des Kanton Berns werden wirtschaftliche Nutzungen gezielt an raumplanerisch sinnvollen und optimal erschlossenen Standorten angesiedelt. Nebst der planerischen Bereitstellung von geeigneten Flächen dient das Programm der Koordination der verschiedenen räumlichen Nutzungsansprüche und versucht, Fragen der Raumordnungs-, Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik gezielt aufeinander abzustimmen. Dabei wird zwischen den ESP-Typen ESP-A und ESP-D unterschieden. In ESP-A-Standorten wird der Fokus auf die industriell-gewerbliche Nutzung der Flächen gelegt, wohingegen bei ESP-D-Standorten Dienstleistungsbetriebe im Zentrum stehen.

ESP-Standorte werden im Massnahmenblatt C\_04 des kantonalen Richtplans verbindlich festgelegt, womit die Ansiedlung der kantonalen Schwerpunkte im Bereich Arbeiten langfristig an räumlich sinnvollen Standorten gesichert werden kann. Im Perimeter der RKBM sind aktuell 14 ESP-Standorte festgesetzt. Die in Abbildung 26 gezeigten sieben Standorte werden zurzeit aktiv bewirtschaftet: Bern Ausserholligen, Bern Bahnhof, Bern Wankdorf, Muri Gümligenfeld, Ostermundigen Bahnhof, Worb Worboden und Zollikofen/Münchenbuchsee. Die übrigen sieben Standorte sind weitgehend realisiert. Die ESP-Standorte Ausserholligen und Wankdorf gelten zudem als Premium-Standorte, welche für die kantonale Entwicklung langfristig von höchstem Interesse sind und so einen besonders hohen Koordinationsbedarf und ein entsprechend grosses Engagement der Standortgemeinden erfordern.

Strategische Arbeitszonen Begleitend zu den ESP-Standorten bewirtschaftet der Kanton Bern strategische Arbeitszonen (SAZ). Das Ziel ist dabei die planerische Sicherung grösserer zusammenhängender Arbeitszonen an geeigneter Lage, welche bei Bedarf innerhalb weniger Monate zur Baureife gelangen können. Die rasche Verfügbarkeit passender Flächen stellt heute eine wichtige Grundlage der kantonalen Standortförderung dar. Mit der SAZ Mösli in der Gemeinde Ostermundigen wird diesem Anliegen in der Region Bern-Mittelland Rechnung getragen, wobei die Gesamtkoordination im Rahmen des ESP Wankdorf erfolgt.

Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonaler Sicht Der Richtplan 2030 des Kantons Bern (Massnahmenblatt A\_08) bezeichnet in der Region Bern-Mittelland 13 aus kantonaler Sicht prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen. Auch diese Standorte liegen in den zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten der Region.





Abb. 25 Lage der Entwicklungsgebiete Wohnen (in rot) aus kantonalen Sicht (Richtplan Kanton Bern 2030, Stand 2020; Karte Geoportal Kanton Bern).

Nr.	Gemeinde	Standort	Typ	Fläche	KS
6	Bern	Vierfeld	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	16.3 ha	FS
7	Bern	Weltpoststrasse	Schwerpunkt Wohnen/gemischt	4.6 ha	FS
8	Bern/Muri	Saali-Melchenbühlweg	Schwerpunkt Wohnen	9.4 ha	FS
9	Kehrsatz	Bahnhofmatte	Schwerpunkt Wohnen/gemischt	2.8 ha	FS
10	Köniz	Entwicklungsgebiet Chlywabere**	Schwerpunkt Wohnen, Verdichtungsgebiet, Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen/gemischt	7.5 ha	FS
11	Vechigen	Boll Kern Süd	Verdichtungsgebiet	6.3 ha	FS
20	Bern	Brünnen	Schwerpunkt Wohnen	4.8 ha	FS
21	Bern	Gaswerkareal	Umstrukturierungsgebiet	8.6 ha	ZE
22	Köniz, Wabern	Morillongut	Schwerpunkt Wohnen	11.9 ha	FS
23	Muri	Schürmatt*	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	9.9 ha	ZE
24	Muri	Lischenmoos	Umstrukturierungsgebiet	8.0 ha	ZE
25	Stettlen	Bernapark	Umstrukturierungsgebiet	7.4 ha	FS
26	Worb	Bächumatt*	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	7.5 ha	FS

Tab. 20 Die aus kantonalen Sicht 13 prioritären Entwicklungsgebiete Wohnen innerhalb der RKBM.  
 \* Neueinzonung notwendig  
 \*\* teilweise Neueinzonung notwendig

### 3.2.7 Verkehrsintensive Vorhaben

Für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist die optimale Lage von verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) wichtig. Diese bezeichnen Vorhaben mit einem Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 2'000 und mehr Fahrten pro Tag (DTV). Der kantonale Richtplan 2030 verlangt, dass solche Standorte möglichst zentral liegen und optimal erschlossen sein müssen. Der Richtplan unterscheidet zwischen ViV-Standorten auf kantonaler und regionaler Stufe. Seit 2016 werden die verkehrsintensiven Vorhaben nicht mehr nur aus der lufthygienischen Betrachtung, sondern verstärkt mit einer raumplanerischen Gesamtsicht behandelt. Die zu berücksichtigenden Planungsgrundsätze sind im Massnahmenblatt B\_01 festgelegt. Dabei muss die Dimensionierung der Vorhaben auf die Umweltziele (Lärm, Lufthygiene) und die Kapazität des Verkehrssystems abgestimmt sein. Voraussetzung für die Bewilligung von ViV ist eine Standortfestsetzung entweder im kantonalen Richtplan (Vorhaben > 5'000 Fahrten/Tag) oder in einem regionalen Richtplan (RGSK; Vorhaben 2'000 bis 5'000 Fahrten/Tag). Die 14 ViV-Standorte der Region Bern-Mittelland liegen alle innerhalb des Agglomerationsperimeters. Bei den bestehenden ViV handelt es sich beispielsweise um Einkaufs-/Freizeitzentren, Fachmärkte und dergleichen.

Die bestehenden verkehrsintensiven Vorhaben sind in Abbildung 26 ersichtlich. Sie liegen, zusammen mit den Entwicklungsschwerpunkten, in den zentralen und somit grundsätzlich gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten der Region.

An mehreren Standorten ergeben sich wegen Projekten zur Innenentwicklung (Aufstockung bestehender Anlagen) und neuen Anlagen veränderte Situationen in Bezug auf die verträgliche Abwicklung des Verkehrs, welche zu überprüfen sind. Dies ist beispielsweise aktuell an den regionalen Standorten Bern ESP Wankdorf infolge Innenverdichtung beim Wankdorf Center und am Standort Köniz ESP Juch/Hallmatt infolge Ansiedlung einer neuen verkehrsintensiven Anlage (grösserer Verwaltungsstützpunkt) der Fall. Andere Standorte gelten als weitgehend realisiert: Worb Areal Hofmatt, Muri ESP Gümligenfeld, Allmendingen und Belp Schönbrunnen.

Im RGSK 2021 werden zwei neue ViV-Standorte aufgenommen (nicht in untenstehender Karte dargestellt): Die beiden Standorte Bläuacker in Köniz und der Bernapark in Stettlen. Die neu aufgenommenen Standorte sind mit dem Koordinationsstand Vororientierung im Massnahmenblatt BM.S-VIV.1 aufgelistet.

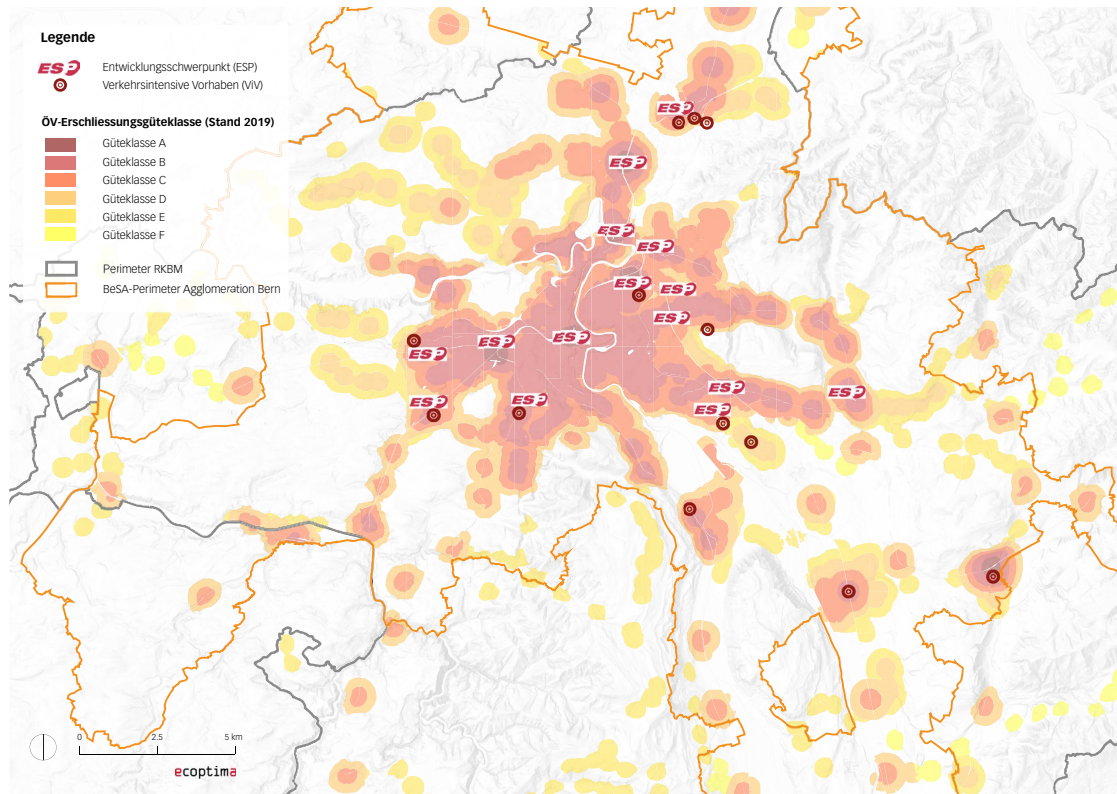


Abb. 26 ESP- und ViV-Standorte (gemäss kantonalem Richtplan, Stand 2018) und die Erschliessungsgüteklassen im Agglomerationsperimeter Bern.

### 3.2.8 Regionale Entwicklungsgebiete

Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte

Die regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sind bereits als Bauzonen definiert und zeichnen sich durch ihre zentrale Lage und gute ÖV- und je nach Lage gute LV-Erschliessung aus. Sie eignen sich besonders für die Wohn- und Arbeitsnutzung. Im Rahmen des RGSK 2021 werden die bestehenden Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte der vorherigen RGSK überprüft und angepasst.

Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete

Als Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete werden bebaute Areale bezeichnet, die unter- resp. ungenutzt sind und für neue Nutzungen (Nutzungsänderung) und/oder eine Nutzungsverdichtung verfügbar gemacht werden sollen. Mit ihrem Potenzial für zusätzliche Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten an zentraler Lage und guter ÖV-Erschliessung wird die Siedlungsentwicklung nach innen vorangetrieben und eine Aufwertung des Siedlungsgebiets sowie der Lebensqualität angestrebt. Die im RGSK II bezeichneten Gebiete wurden überprüft und angepasst.

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten

Regionale Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten sind im AP bezeichnete künftige Einzonzugsgebiete. Gemäss kantonalem Richtplan sind Einzonzugungen jedoch nur möglich, wenn der 15-jährige Baulandbedarf nicht durch Baulandreserven und innere Reserven gedeckt werden kann. Im vorliegenden Bericht werden sie gestützt auf



den errechneten Baulandbedarf im Kapitel 6 (Strategien) hergeleitet und im Kapitel 7 (Massnahmen) beschrieben.

### **3.2.9 Fazit Situations- und Trendanalyse Siedlung**

In den vorangehenden Kapiteln wurden die Bevölkerungs-, Beschäftigten- und Siedlungsentwicklung dargestellt. Die wichtigsten Erkenntnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- In den letzten rund 20 Jahren fand in den meisten Raumtypen der Region Bern-Mittelland ein Bevölkerungswachstum statt, das in der letzten Dekade sogar noch zunehmend war. Einzig im Raumtyp Hügel- und Berggebiete ging die Bevölkerung leicht zurück.
- In der Gesamtregion Bern-Mittelland betrug das Bevölkerungswachstum seit 2002 knapp 9 %.
- In den letzten rund zehn Jahren war das Bevölkerungswachstum im urbanen Kerngebiet stärker als in den übrigen Räumen. Dies widerspiegelt die zunehmende Attraktivität der Städte als Wohnorte.
- Die Analyse der Bevölkerungsverteilung nach ÖV-Erschliessungsgüteklassen zeigt, dass im Agglomerationsperimeter mehr als die Hälfte aller Einwohnerinnen und Einwohner guten bis sehr guten Zugang zum ÖV haben (Güteklassen A oder B). Nur 10 % wohnen an Lagen, die eine Güteklasse D oder schlechter aufweisen. Die Agglomeration Bern hat also sehr gute Voraussetzungen, dass ein bedeutender Teil der Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden kann resp. könnte.
- Auch für die Jahre 2018–2040 wird mit plus 14.5 % ein deutliches gesamtregionales Bevölkerungswachstum prognostiziert.
- Der Trend zum Wohnen in der Stadt wird sich gemäss Prognosen weiter fortsetzen: Für die Stadt Bern wird ein Bevölkerungswachstum von knapp 20 % erwartet, für das übrige urbane Kerngebiet rund 13 %. Dies bringt die Herausforderung mit sich, genügend Wohnraum in weitgehend überbauten Gebieten zu schaffen.
- Die Prognose sieht für den zentrumsnahen ländlichen Raum und die Hügel- und Berggebiete ebenfalls ein relativ starkes Wachstum voraus. Damit wäre eine Trendumkehr verbunden: In den letzten Jahren war höchstens ein geringes Wachstum oder sogar ein Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen. Dies ist zumindest zu hinterfragen: Derzeit sind keine Anzeichen für eine Trendumkehr sichtbar.
- Die Beschäftigtenentwicklung der letzten Jahre wurde aufgrund der zur Verfügung stehenden Daten über einen kürzeren Zeitraum (2011–2017) betrachtet. Gesamtregional nahm die Zahl der Beschäftigten um 4.8 % zu.
- Viel stärker noch als bei der Bevölkerungsentwicklung ist bei der Entwicklung der Beschäftigtenzahlen eine Konzentration auf die zentralen Lagen, insbesondere das urbane Kerngebiet, festzustellen: In der Stadt Bern nahm die Zahl der Beschäftigten um 4.9 %, in den übrigen urbanen Kerngebieten um 8.3 %, auf den Entwicklungsachsen um 6.0 % zu. In den zentrumsnahen ländlichen Räumen und in den Hügel- und Berggebieten ging die Zahl der Beschäftigten hingegen zurück.

- Die Analyse der Beschäftigtenverteilung nach ÖV-Erschliessungsgüteklassen zeigt, dass im Agglomerationsperimeter fast 80 % aller Beschäftigten einen guten Zugang zum ÖV haben (Güteklassen A oder B). Nur knapp 6 % arbeiten an Standorten, die eine Güteklasse D oder schlechter aufweisen. Ein bedeutender Teil der Region Bern hat also sehr gute Voraussetzungen, dass ein beträchtlicher Teil der Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden kann resp. könnte.
- Für die Jahre 2018–2040 wird sowohl für den Perimeter der RKBM ein Wachstum von rund 7 % prognostiziert. Das Beschäftigtenwachstum fällt also voraussichtlich deutlich geringer als das Bevölkerungswachstum aus.
- Es ist anzunehmen, dass sich das Ungleichgewicht zwischen Beschäftigten und Einwohnenden in der Stadt Bern (Verhältnis 1.4 Beschäftigte pro Einwohnende) in den nächsten Jahren auf ca. 1.2 Beschäftigte pro Einwohnende korrigiert und stattdessen ein stärkeres Beschäftigtenwachstum im übrigen urbanen Kerngebiet stattfindet. Fest steht, dass auch in den nächsten Jahren im urbanen Kerngebiet ein überdurchschnittliches Beschäftigtenwachstum stattfindet und der Druck auf die Ressource Boden anhält.
- Die Region verfügt über insgesamt 287 ha unüberbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen, wovon sich 211 ha im Agglomerationsperimeter befinden. Rund ein Drittel der regionalen Reserven befindet sich im urbanen Kerngebiet. Der grösste Teil der unüberbauten Bauzonen weist eine ÖV-Erschliessungsgüteklasse D oder besser auf.
- Die inneren Reserven (nicht vollständig überbaute Flächen mit Nutzungsreserven) sind deutlich grösser und belaufen sich gesamtregional auf 666 ha. Tendenziell sind die Bauzonen in zentrumsferneren Gemeinden etwas schlechter ausgenutzt als an zentralen Lagen. Es ist erfahrungsgemäss damit zu rechnen, dass nur rund ein Drittel der inneren Reserven in den nächsten zehn bis 20 Jahren effektiv auch zur Verfügung steht und ausgenutzt werden kann.
- Die Arbeitszonenreserven belaufen sich auf 112 ha. Die Arbeitszonenreserven sind im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen sowie im zentrumsnahen ländlichen Raum relativ klein.
- Die aufgrund des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums erwartete Nachfrage kann insgesamt voraussichtlich gedeckt werden, sofern zusätzlich zu den unüberbauten Bauzonen und eines Teils der inneren Reserven auch Umstrukturierungsgebiete identifiziert und genutzt werden können.
- Von den 14 festgesetzten Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten in der Region wurden sieben in den letzten Jahren weitgehend realisiert, die übrigen sieben werden aktiv bewirtschaftet. An den Premium-Standorten Wankdorf und Ausserholligen in Bern sind in den nächsten Jahren weitere grosse Arbeitsplatzentwicklungen absehbar, sodass dort ein besonderes Augenmerk auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gerichtet werden muss.

### 3.3 Situations- und Trendanalyse Landschaft

#### 3.3.1 Landschafts- und Freiraumstruktur

##### Landschaftsprägung

Eiszeitliche Prägung

Der Lauf des Aaregletschers und seiner Moränen und die Ausläufer des Rhonegletschers haben den Raum der Region Bern-Mittelland stark geprägt. Der Flussraum der Aare und das Aaretal sind die zentralen Elemente der Landschaft. Der Raum der Aare schafft sozusagen das Rückgrat. In einer Aareschleife wurde auch die Stadt Bern gegründet, die nach wie vor den zentralen Fokus dieser Region am Rand der Voralpen bildet. Räumlich eng verbunden mit dem südlichen Aaretal ist das Gürbetal. Dazwischen liegt die Moränenlandschaft Belpberg–Noflen–Längenbühl.



Abb. 27 Die Region Bern, hier die Umgebung der Kirche Wahlern (Schwarzenburg), ist geprägt von ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten (Foto: M. Riechsteiner).

Der voralpine Raum Schwarzwasser und die Ausläufer des Emmentals flankieren das südliche Aaretal, während sich die Aare im Nordwesten durch das Hügelland zwischen dem Forst und dem Frienisberg ihren Weg zur Ebene des Seelandes sucht. Dieses hügelige Übergangsgebiet erstreckt sich bis zum Bucheggberg, wobei das Limpachtal eine Zäsur bildet.

Flusslandschaften

Ein System von Flusslandschaften prägt den Landschaftsraum der Region Bern-Mittelland. Die Aare bildet das Gerüst. Im Süden fliesst die Aare durch das offene Aaretal Richtung Bern, flankiert durch den Belpberg und die südliche Moränenlandschaft. Im Raum Bern und weiter westlich fliesst die Aare als eingegrabener Flusslauf mit lokalen Ausweitungen wie dem gestauten Wohlensee. Im Seeland wurde mit der Juragewässerkorrektion der ursprüngliche, mäandrierende Verlauf zugunsten einer «kanalisierten» Zuführung in den Bielersee geändert.

Lokale Lebensräume werden ausserdem geprägt durch das Worblental, das Kiesental sowie das System der voralpinen Flüsse Saane, Sense und Schwarzwasser. Besondere Verhältnisse schaffen das flache Lyssbachtal und der Raum Moossee.

Voralpine Hügellandschaften

Die voralpinen Hügellandschaften im Einzugsgebiet des Gantrisch und der Rand zum Emmental bilden topographische Grenzen im Süden der Region. Die Hügelgebiete im Raum Murten-Forst-Bucheggberg und Grauholz prägen die Silhouette dieser Übergangslandschaft zwischen Voralpen und Seeland.

Siedlungsdruck

#### **Flussräume, Ebenen und «Terrassen»**

Die Aare mit dem dazugehörigen Flussraum ist das Gerüst der Region, dort herrscht auch der grösste Siedlungsdruck. Zwischen Aare und Gürbe liegt die grosse Flussebene im Raum des Flughafens Bern. Unterhalb der Einmündung der Gürbe verläuft die Aare in einer mehr oder weniger breiten Rinne, die nur abschnittsweise punktuelle Aufweitungen erfährt. Die Siedlungen mit ihrer Stadtlandschaft haben sich in der untersten Ebene, der Flussebene, ausgebreitet sowie auf den Plateaus und den anderen höher liegenden Landschaftsteilen unterschiedlicher Neigung und Orientierung, die durch die Hügellandschaften begrenzt werden. Weitere prägende Flussräume sind jene der Chise, der Worble, der Sense, der Saane sowie des Lyssbachs. Die künftige Siedlungsentwicklung soll derart geleitet werden, dass der Flussraum der Aare und jener der anderen Flüsse weiterhin als zusammenhängende Landschaftsräume erlebbar bleiben.



Abb. 28 Die grosszügige Ebene des Gürbetals (Foto: M. Riechsteiner).



Abb. 29 Der Aareraum oberhalb von Bern (Foto: M. Riechsteiner).

Siedlungsgliedernde  
Grünzäsuren

Zwischen den Siedlungsgebieten entlang der Flüsse und Bäche befinden sich jeweils Hügel und Wälder, welche als siedlungsgliedernde Grünzäsuren dienen. Beispiele hierfür sind der Belpberg, der Ostermundigenberg, Bantiger und Stockere bei Bolligen, der Manneberg bei Ittigen, die Wälder Tannacheren und Grauholz bei Zollikofen/Schönbühl, der Bremgartenwald, der Könizbergwald, der Gurten etc. Westlich von Bern stellt der Wohlensee eine wichtige Grünzäsur dar, und im Zentrum von Bern ist insbesondere der Grünraum entlang der Aare wichtig.

Landwirtschaft

Praktisch unsere ganze Landschaft wird seit Jahrhunderten von Menschen geprägt. Im ländlichen Raum wird die Landschaft im grossen Rahmen von der Landwirtschaft zur Produktion von Lebensmitteln genutzt. Diese Nutzung hat die vielfältigen Formen wie Wiesen, Äcker, Hochstammobstgärten, Hecken etc. hervorgebracht. In der Region Bern-Mittelland ist fast das gesamte Kulturland als Fruchtfolgeflächen ausgeschieden, mit Ausnahme der etwas höher gelegenen und hügeligeren Lagen im Gantrischgebiet und im Übergang zum Emmental. Die landwirtschaftliche Nutzung spielt für die Versorgung der Region mit qualitativ hochstehenden Produkten eine wichtige Rolle. Für viele Gemeinden im Mittelland stellt es somit eine grosse Herausforderung dar, beanspruchte Fruchtfolgeflächen durch geeignete Ersatzflächen innerhalb des Gemeindegebiets zu kompensieren.

### 3.3.2 Bedeutende Natur- und Landschaftswerte

Nationale und kantonale  
Naturschutzgebiete

Das Schwarzenburgerland sowie Gebiete entlang von Sense und Schwarzwasser, das Aaretal und der Stausee Niederried liegen im Perimeter des Bundesinventars der Landschafts- und Naturdenkmäler (BLN). Entlang dieser Gewässer im BLN-Perimeter sind ausserdem Auengebiete und Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung ausgeschieden, und Gebiete entlang der Aare im Aaretal liegen im Smaragd-Perimeter. Die kantonalen



Naturschutzgebiete decken dieselben Räume entlang der Gewässer ab. Zusätzlich sind auch das Lindental, der Moossee, der Gerzensee und einige kleine Mooregebiete kantonal geschützt.

#### Naturpark Gantrisch

Der Naturpark Gantrisch mit dem Label «Regionaler Naturpark von nationaler Bedeutung» erstreckt sich über das hügelige Voralpengebiet im Süden der Region Bern-Mittelland sowie einzelne Gemeinden des Gürbetals. Gegen Süden geht er über die Regionsgrenzen hinaus bis in die Region Schwarzsee des Kantons Fribourg. Der Naturpark setzt sich für die langfristige Erhaltung und Aufwertung der Vielfalt der Natur und der Landschaften ein. Er fördert gleichzeitig die regionale Wertschöpfung und die nachhaltige Wirtschaft. Durch die vielfältigen Landschaftsräume verfügt der Naturpark über einen hohen Erholungswert und touristisches Potenzial von regionaler und überregionaler Bedeutung.

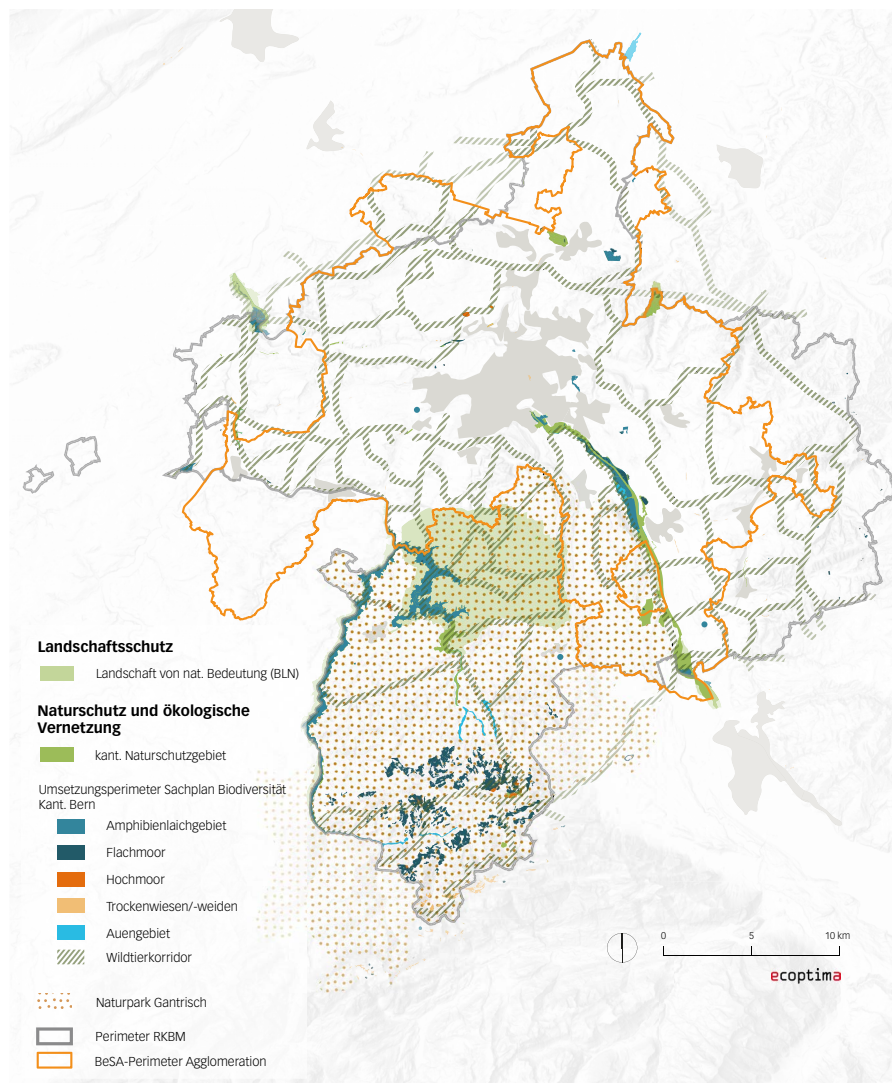


Abb. 30 Bedeutende Natur- und Landschaftswerte in der Region Bern-Mittelland (Daten: Geoportal Kanton Bern).

Vorranggebiete  
Landschaft

Die zweckmässige Gliederung von Siedlungs- und Landschaftsräumen wird mit verschiedenen Elementen wie den Vorranggebieten für siedlungsprägende Grünräume, für Natur- und Kulturlandschaften sowie mit Siedlungstrenngürteln und Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung erreicht. Sie sind im regionalen Richtplan (RGSK Bern-Mittelland) festgelegt.

### 3.3.3 Lärm- und Schadstoffbelastung

Lärm

Die untenstehende Abbildung zeigt die Lärmbelastung tagsüber durch Strasse und Bahn. Für die kartografische Darstellung der beiden Lärmquellen Strasse und Bahn wurde jeweils der höhere der beiden Werte verwendet. Deshalb wird die Lärmbelastung da unterschätzt, wo die beiden Lärmquellen gleichzeitig auftreten. Hauptlärmquellen sind die Autobahnen, die Kantonsstrassen und die Bahnlinien. Der Immissionsgrenzwert für die Lärmbelastung in reinem Siedlungsgebiet (60 dB) wird durch die Bahn kaum überschritten. Entlang der Strassen wird der Grenzwert in der Stadt Bern und vor allem entlang der Hauptachsen im Aaretal, nach Westen in Richtung Freiburg und Kerzers als auch nach Norden in Richtung Lyss und Olten überschritten.

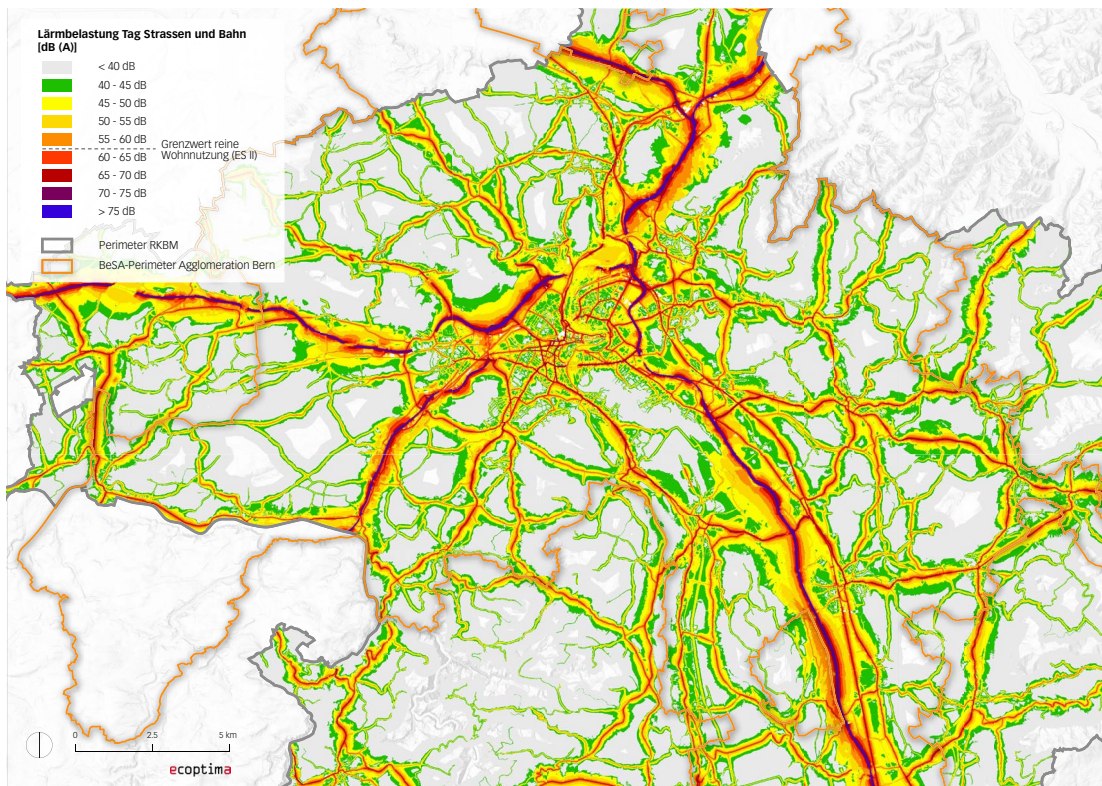


Abb. 31 Lärmbelastung am Tag durch Strasse und Bahn. Für die kartografische Darstellung der beiden Lärmquellen Strasse und Bahn wurde jeweils der höhere Wert der beiden Lärmquellen dargestellt. Deshalb wird die Lärmbelastung da unterschätzt, wo beide Lärmquellen gemeinsam auftreten (Daten: Geoportal Kanton Bern).

Diverse Strassenlärmsanierungen wurden und werden von der Stadt Bern und vom kantonalen Tiefbauamt auf den Kantonsstrassen durchgeführt. Dazu zählen Massnahmen wie Lärmschutzwände und Überdeckungen, aber gerade auch im innenstädtischen Raum sofern möglich Massnahmen wie Verkehrslenkung und Temporeduktion. In den letzten Jahren sind verstärkt Beläge mit lärmindernden Eigenschaften als Sanierungsmassnahme eingesetzt worden. Auf diese Weise sanierte längere Strassenabschnitte sind die Bernstrasse im Bereich Bennenboden in Hinterkappelen und in der Stadt Bern die Weissensteinstrasse vom Autobahnanschluss Bümpliz bis zur Einmündung der Holligenstrasse. In Kehrsatz wiederum wurde die bestehende Lärmschutzwand teilerhöht.

Luftreinhaltung Ziel der Luftreinhaltung ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen als auch ihre Lebensräume und den Boden vor schädlichen und/oder lästigen Luftverunreinigungen zu schützen. Die Luftqualität in der Schweiz hat sich dank der Umsetzung zahlreicher Massnahmen über die letzten Jahre wesentlich verbessert. Dennoch ist die Belastung durch die verkehrsrelevanten Schadstoffe Feinstaub (PM10 und PM2.5), Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Ozon (O<sub>3</sub>) weiterhin eine grosse Herausforderung. Gemäss Bundesamt für Umwelt werden die Tagesgrenzwerte und teilweise auch die Jahresmittelwerte der Feinstaubbelastung in den Agglomerationen noch überschritten. Während im Winter insbesondere die Feinstaubbelastung in den Städten und verkehrsexponierten Gebieten zu Problemen führt, lassen vermehrt sonnige und windstille Hitzeperioden im Sommer die Ozonbelastung ansteigen.

### 3.3.4 Klima

Anhand von Messungen zu Wetter und Lufthygiene konnten in der Studie KLIMUS<sup>11</sup> unter anderem Erkenntnisse zu Temperaturinversionen und Windfeldern in der Stadt Bern gewonnen werden.

Temperaturinversion Bei Temperaturinversionen findet kaum vertikale Durchmischung der Atmosphäre statt, was für die Lufthygiene von grosser Bedeutung ist. Diese Inversionen sind in Tälern und Beckenlagen häufig, in der Region Bern betrifft das den Aaregraben sowie das gesamte Aaretal, das Worlental und die Gegend um Moosseedorf.

Windsysteme Die dominierenden Winde kommen in der Region Bern aus Nordnordost und Südsüdwest. Im Südosten, im Aaretal, besteht ein ausgeprägtes Berg-/Talwind-System, welches in den Morgenstunden kühle Bergluft zur Stadt bringt.

---

<sup>11</sup> Mathys, Maurer, Messerli, Wanner und Winiger (1980): Klima und Lufthygiene im Raum Bern, Resultate des Forschungsprogramms KLIMUS und ihre Anwendung in der Raumplanung. Geographica Bernensia 2019.



Grünräume	Grünflächen innerhalb der Siedlungsstruktur spielen eine bedeutende Rolle für das Mikroklima innerhalb von Städten. An Hitzetagen können sogar einzelne Baumgruppen und kleine Grünflächen innerhalb der Stadt urbanen Hitzeinseln entgegenwirken.
Umsetzung auf Stufe Region	Zusammen mit dem Kanton und unter Einbezug der Energieberatungsstelle der RKBM wird in einem nächsten Schritt eine Klimaanalyse durchgeführt und daraus eine kombinierte Klima-/Luftschadstoffkarte generiert. Darauf aufbauend kann ein Massnahmenplan zur Anpassung an den Klimawandel erstellt werden. Dieser soll künftig die strategische Grundlage bilden, um klimabezogene Inhalte im Rahmen von Umstrukturierungs-, Verdichtungs- und Arealentwicklungsprozessen sowie von qualitätssichernden Verfahren einzubeziehen.

### 3.3.5 Trend

Der zunehmende Nutzungsdruck und die Klimaänderung führen zu Herausforderungen in der Raumplanung. Ohne Massnahmen im Bereich Landschaft und Umwelt sind Entwicklungen in folgende Richtungen zu erwarten:

- Die siedlungs- und stadtnahen Grün- und Freiräume leiden unter dem Nutzungsdruck. Die Grünräume verlieren an Aufenthaltsqualität und die ökologische Vernetzung wird zusehends stark beeinträchtigt. Dadurch können Grün- und Freiflächen die an sie gestellten, vielfältigen Bedürfnisse und Anforderungen nur bedingt erfüllen.
- Die Frei- und Grünräume werden aufgrund von kurzfristigen Siedlungsentwicklungen flächenmässig reduziert und verlieren an Vernetzungsqualität. Potenzielle Frei- und Grünflächen sowie die Attraktivität der Siedlungsstruktur gehen verloren.
- Die Klimafunktionen werden nebst anderen Freiflächenanforderungen in den Planungen nicht konsequent mitgedacht und klimabezogene Inhalte nicht mitberücksichtigt. Frischluftschneisen, sog. Kaltluftkorridore, und kühlende Grünflächen werden überbaut und warme Luft wird in der Stadt gestaut. Die fehlende Durchmischung der Luft führt zu einer schlechteren Luftqualität und zusammen mit der Klimaerwärmung werden die Stadt Bern und die umliegenden Pole der Agglomerationen u. a. zu Hitzeinseln.

### 3.3.6 Fazit Situations- und Trendanalyse Landschaft

Die Analyse der Landschaftsentwicklung lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Region Bern-Mittelland ist geprägt von ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten. Siedlung und Landschaft sind eng miteinander verzahnt. Wichtige Elemente sind dabei die sanften Hügelgebiete und die verschiedenen Flussräume mit der Aare als Rückgrat der Region.
- Der Schutz wichtiger Gebiete für Natur und Landschaft ist mit nationalen und kantonalen Naturschutzgebieten mehrheitlich gewährleistet. Auf regionaler Ebene besteht jedoch Potenzial, naturnahe Gebiete verstärkt zu schützen und die teilweise ungenügende Vernetzung der naturnahen Landschaften und Naturräume zu fördern. Mit der Unterteilung der Landschaftsräume in verschiedene Vorranggebiete für siedlungsprägende Grünräume, für Natur- und Kulturlandschaften und mit weiteren Elementen wie Siedlungsbegrenzungen wird eine zweckmässige Gliederung erreicht und eine Reduktion des steigenden Nutzungsdrucks auf diese Räume angestrebt.
- Der Naturpark Gantrisch, welcher sich fast über den gesamten Sektor Süd der Region Bern-Mittelland erstreckt, setzt sich für die langfristige Erhaltung und Aufwertung der Vielfalt der Natur und der Landschaften ein, fördert gleichzeitig die regionale Wertschöpfung und die nachhaltige Wirtschaft und ist ein beliebtes und überregional bekanntes Erholungsgebiet. Die Analyse zeigt, dass der Naturpark primär mit dem Individualverkehr erreichbar ist und die Erschliessung mit den übrigen Verkehrsträgern Verbesserungspotenzial aufweist.
- Aufgrund des weiter anhaltenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums gewinnen die Freiräume an Bedeutung. Ohne Gegenmassnahmen verlieren die siedlungsnahen Grün- und Freiräume an Aufenthaltsqualität und die ökologische Vernetzung wird zusehends stark beeinträchtigt. Die fehlende Durchmischung der Luft aufgrund von ungenügenden Freiflächenanforderungen kann zu einer schlechteren Luftqualität und fehlende respektive zugebaute Frischluftschneisen zusammen mit der Klimaerwärmung können zu Hitzeinsel-Effekten führen. Mit der Etablierung des Grünen Bandes und der Sicherung von siedlungsprägenden Grünräumen in den RGSK der vorherigen Generationen wird diesem Risiko bereits teilweise begegnet. Zudem sind in Siedlungsgebieten im Rahmen der klimaangepassten Stadtentwicklung weitere Massnahmen im Bereich Grün- und Freiräume nötig.
- In der Region Bern-Mittelland ist ein grosser Teil des Kulturlands als Fruchtfolgefläche ausgeschieden. Die Region leistet damit einen grossen Beitrag zur Versorgungssicherheit. Für viele Gemeinden im Mittelland stellt es somit eine grosse Herausforderung dar, beanspruchte Fruchtfolgeflächen durch geeignete Ersatzflächen innerhalb des Gemeindegebiets zu kompensieren.

Auswertung Mikro-  
zensus

### 3.4 Situations- und Trendanalyse Verkehr und Mobilität

#### 3.4.1 Gesamtverkehr: Überblick

Einen guten Überblick über das Verkehrsverhalten liefert die Publikation «Mobilität in der Region Bern-Mittelland, Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten» vom 15. März 2018. Im Folgenden werden daraus einige ausgewählte Ergebnisse zusammengefasst.

In der Region Bern-Mittelland besitzen zwei Drittel der Haushalte mindestens ein Auto, tiefer liegt dieser Wert in der Stadt Bern mit 43 %. Die Anzahl Personenwagen auf 1'000 Personen hat in der Region Bern-Mittelland zwischen 2010 und 2019 leicht zugenommen (von 425 auf 444), in der Stadt Bern ist sie dagegen im selben Zeitraum leicht gesunken (von 282 auf 259). Die Velodichte ist mit etwas über 800 Velos auf 1'000 Personen in der gesamten Region hoch.

Die Länge der durchschnittlichen Etappen hat bezogen auf die Bevölkerung der Region Bern-Mittelland von 7.4 Kilometern im Jahr 2010 auf 7.2 Kilometer im Jahr 2015 abgenommen. Bezogen auf die Wohnbevölkerung der Stadt Bern ist dagegen ein gegenteiliger Trend festzustellen (von 5.8 auf 6.3 Kilometer). Dies wird durch die im Durchschnitt etwas längeren MIV-Etappen verursacht. Die städtische Bevölkerung fährt somit zwar weniger häufig mit dem MIV, die einzelnen Fahrten sind dafür länger. Zwar ist die mittlere zurückgelegte Tagesdistanz in der Region Bern-Mittelland seit 2005 rückläufig. Infolge des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums hat das Verkehrsaufkommen aber dennoch spürbar zugenommen. Deshalb sind beispielsweise die Staustunden auf dem Nationalstrassennetz in der Agglomeration Bern weiter gestiegen. Ebenso hat die Auslastung des ÖV während der Spitzenstunden – trotz Angebotsausbau – weiter zugenommen.

An Werktagen fallen in der Region Bern-Mittelland rund je ein Viertel der Wege auf die Zwecke «Arbeit» und «Einkauf- und Besorgungswege», rund ein Drittel der Wege dienen Freizeitaktivitäten. An Wochenenden dominiert der Freizeitverkehr – an Sonntagen sind es rund drei Viertel aller zurückgelegten Wege. Insgesamt sind Freizeitwege mit 41 % aller Wege im Jahr 2015 der wichtigste Fahrzweck, auch wenn dies für die Spitzenstunden an Werktagen zu relativieren ist: In den Morgenspitzenstunden dominieren die Pendlerfahrten zur Arbeit. In den häufig noch aufkommensstärkeren Abendspitzenstunden überlagern sich Pendlerfahrten mit dem Freizeit- und Einkaufsverkehr.

Der Anteil des Freizeitverkehrs an der Tagesdistanz weist weiterhin eine steigende Tendenz auf. Im Jahr 2015 fiel mehr als die Hälfte der Gesamtdistanz auf den Freizeitverkehr. Die Länge der Freizeitwege hat zudem zugenommen. Im Jahr 2015 war ein durchschnittlicher Freizeitweg mit 15.3 Kilometern um 1.3 Kilometer länger als im Jahr 2010.

Im Werktagsverkehr entfallen 37 % aller Wege der Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM auf den MIV, 28 % auf den Fussverkehr, 23 % auf den ÖV und 10 % auf den Veloverkehr. Gemessen an den zurückgelegten

Distanzen dominiert der MIV mit einem Anteil von 49 % an der Gesamtdistanz gefolgt vom ÖV mit 42 %.

### **3.4.2 Gesamtverkehr: Verkehrsaufkommen 2016 und 2040 nach Raumtypen**

Anzahl Wege im Perimeter von Agglomeration und RKBM

In diesem Abschnitt wird das bestehende und zukünftige Verkehrsaufkommen gemessen in Wegen zusammengefasst. Basis für die Analyse bildet eine Spezialauswertung des GVM BE: Für das RGSK 2021 wurden die Wunschlinienmatrizen für den Ist-Zustand 2016 und für den Prognosezustand 2040 auf das Niveau der einzelnen Gemeinden aggregiert. Ausgehend davon wurde eine weitere Aggregation des Verkehrsaufkommens für die Agglomeration Bern durchgeführt, differenziert nach den vier folgenden, vom BFS unterschiedenen Raumtypen:

- Kernstadt (Stadt Bern)
- Hauptkern-Gemeinden (Bäriswil, Bolligen, Bremgarten bei Bern, Ittigen, Kehrsatz, Köniz, Moosseedorf, Muri bei Bern, Ostermundigen, Stettlen, Urtenen-Schönbühl, Vechigen, Zollikofen)
- Nebenkerngemeinden (Münsingen)
- Agglomerationsgürtelgemeinden (weitere Gemeinden im Agglo-Perimeter)

Zwar unterscheiden sich die obigen Raumtypen von den sonst im RGSK 2021 verwendeten Raumtypen gemäss dem Richtplan des Kantons Bern. Da sie aber die direkte Aufsummierung auf den Agglomerationsperimeter erlauben, werden in diesem Abschnitt die Raumtypen gemäss BFS verwendet. Die nicht im Agglomerationsperimeter gelegenen Gemeinden entsprechen den restlichen Gemeinden im Perimeter der RKBM.

Die folgenden Tabellen zeigen für den durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) die Anzahl Wege zwischen den einzelnen Raumtypen für die Jahre 2016 und 2040 sowie das in diesem Zeitraum erwartete Wachstum.

Anzahl Wege im DWV (2016)						
	Stadt Bern	Hauptkern	Nebenkern	Gürtel-Gde	Rest BM	Total
Agglo: Stadt Bern	338'650	125'248	2'891	45'761	6'975	519'525
Agglo: Hauptkern-Gemeinden	118'114	118'290	2'095	40'493	7'031	286'024
Agglo: Nebenkern-Gemeinden	2'866	2'097	3'994	6'196	2'353	17'507
Agglo: Gürtelgemeinden	44'729	40'576	6'189	54'618	13'500	159'611
Rest Bern-Mittelland	6'943	7'026	2'352	13'481	13'420	43'222
Biel/Bienne-Seeland	14'675	11'606	259	14'229	1'568	42'336
Oberaargau	2'813	1'366	36	1'043	181	5'439
Thun Oberland-West	16'936	7'114	5'320	15'373	9'032	53'774
Oberland-Ost	1'451	436	174	525	243	2'829
Emmental	12'020	14'968	1'493	14'554	4'879	47'915
Ausserhalb Kanton Bern	51'726	17'953	759	22'971	9'797	103'207
<b>Total</b>	<b>610'924</b>	<b>346'680</b>	<b>25'563</b>	<b>229'245</b>	<b>68'980</b>	<b>1'281'391</b>

Tab. 21 DWV 2016 in Wegen für MIV, ÖV und Veloverkehr nach Raumtypen (Daten: GVM Kanton Bern).

Obenstehende Tabelle zeigt den Zielverkehr in die Agglomeration Bern (erste vier Spalten) und in die restlichen Gemeinden der Region Bern-Mittelland. Im Jahr 2016 betrug das Aufkommen im MIV, ÖV und Veloverkehr mit Ziel Agglomeration Bern gut 1.21 Mio. Wege pro Werktag (1.28 Mio. Wege mit Ziel RKBM). Davon haben mit 0.61 Mio. Fahrten rund die Hälfte die Stadt Bern als Ziel gehabt (wobei es sich davon bei 0.34 Mio. Wege um städtischen Binnenverkehr handelt). Rund 0.35 Mio. Wege haben die an die Stadt Bern angrenzenden Hauptkern-Gemeinden zum Ziel gehabt und rund 0.23 Mio. Wege die Gürtelgemeinden. Den Nebenkern (Münsingen) als Ziel haben rund 25'000 Wege.

Anzahl Wege im DWV (2040)						
	Stadt Bern	Hauptkern	Nebenkern	Gürtel-Gde	Rest BM	Total
Agglo: Stadt Bern	374'209	150'863	4'199	65'075	9'235	603'581
Agglo: Hauptkern-Gemeinden	147'454	146'319	2'692	50'063	8'691	355'219
Agglo: Nebenkern-Gemeinden	4'189	2'694	5'247	7'843	2'843	22'817
Agglo: Gürtelgemeinden	64'420	50'168	7'840	69'144	16'405	207'978
Rest Bern-Mittelland	9'215	8'685	2'842	16'379	16'724	53'845
Biel/Bienne-Seeland	24'141	14'658	330	17'068	1'845	58'042
Oberaargau	6'436	1'640	42	1'170	206	9'494
Thun Oberland-West	19'586	8'263	5'704	16'712	10'060	60'324
Oberland-Ost	1'990	421	156	481	227	3'275
Emmental	19'580	18'212	1'717	17'090	5'903	62'501
Ausserhalb Kanton Bern	93'468	25'586	1'020	31'016	13'254	164'344
<b>Total</b>	<b>764'688</b>	<b>427'509</b>	<b>31'790</b>	<b>292'041</b>	<b>85'392</b>	<b>1'601'422</b>

Tab. 22 DWV 2040 in Wegen für MIV, ÖV und Veloverkehr nach Raumtypen (Daten: GVM Kanton Bern).

Veränderung des Verkehrsaufkommens in Wegen im DWV (2016–2040)						
	Stadt Bern	Hauptkern	Nebenkern	Gürtel-Gde	Rest BM	Total
Agglo: Stadt Bern	11 %	20 %	45 %	42 %	32 %	16 %
Agglo: Hauptkern-Gemeinden	25 %	24 %	28 %	24 %	24 %	24 %
Agglo: Nebenkern-Gemeinden	46 %	28 %	31 %	27 %	21 %	30 %
Agglo: Gürtelgemeinden	44 %	24 %	27 %	27 %	22 %	30 %
Rest Bern-Mittelland	33 %	24 %	21 %	22 %	25 %	25 %
Biel/Bienne-Seeland	65 %	26 %	28 %	20 %	18 %	37 %
Oberaargau	129 %	20 %	18 %	12 %	14 %	75 %
Thun Oberland-West	16 %	16 %	7 %	9 %	11 %	12 %
Oberland-Ost	37 %	-3 %	-10 %	-8 %	-7 %	16 %
Emmental	63 %	22 %	15 %	17 %	21 %	30 %
Ausserhalb Kanton Bern	81 %	43 %	34 %	35 %	35 %	59 %
<b>Total</b>	<b>25 %</b>	<b>23 %</b>	<b>24 %</b>	<b>27 %</b>	<b>24 %</b>	<b>25 %</b>

Tab. 23 Wachstum des DWV in Wegen für MIV, ÖV und Veloverkehr zwischen 2016 und 2040 nach Raumtypen (Daten: GVM Kanton Bern).

Die beiden obenstehenden Tabellen zeigen das erwartete Verkehrsaufkommen im Jahr 2040 in absoluten Zahlen und das erwartete prozentuale Wachstum zwischen den einzelnen Relationen. So werden die Anzahl Wege mit Ziel Stadt Bern insgesamt um 25 % wachsen, was rund 154'000 Wege pro Werktag entspricht. Überdurchschnittlich hoch ist dabei das Wachstum der weiten Wege von ausserhalb des Kantons Bern (42'000 Wege pro Werktag) und aus den fünf übrigen bernischen Regionen (24'000 Wege pro Werktag). Absolut gesehen ist das Wachstum des Binnenverkehrs der Stadt Bern selbst und der Fahrten aus den angrenzenden Hauptkern-Gemeinden aber immer noch am bedeutendsten (65'000 Wege pro Werktag).

Modal Split bezogen auf Wege 2016 und 2040

In den obenstehenden Tabellen wurde das Gesamtverkehrsaufkommen (ohne Fussverkehr) analysiert. Von hohem Interesse ist der Modal Split, also der Anteil der Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen. Ausgewählte Ergebnisse dazu zeigen die beiden folgenden Abbildungen.

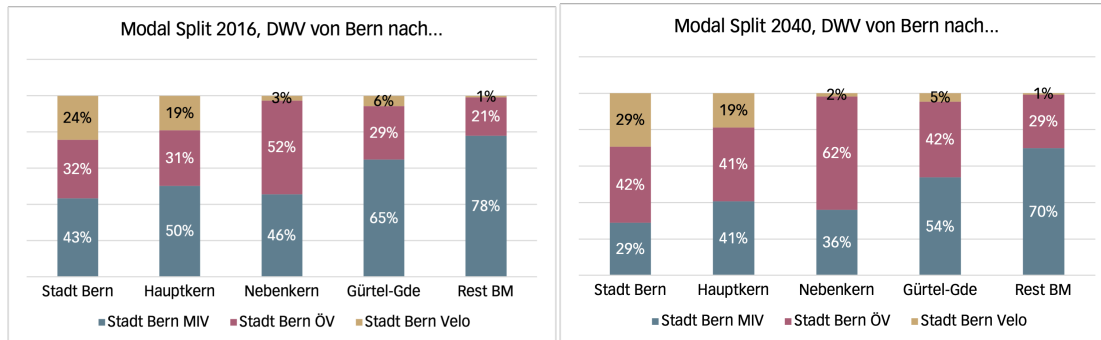


Abb. 32 Modal Split bezogen auf Wege für Fahrten von Bern aus nach den verschiedenen Raumtypen, 2016 und 2040 (Daten: GVM Kanton Bern).

Beim **Verkehr aus der Stadt Bern** in die einzelnen Gebietstypen zeigt sich folgendes Bild:

- Binnenverkehr Stadt Bern: Während 2016 der MIV noch am meisten Wege aufweist, ändert sich dies bis 2040 markant. Der Anteil des MIV sinkt von 43 % auf knapp 29 %. Demgegenüber steigt der Anteil des ÖV von 32 % auf 42 % und auch die Anzahl Wege mit dem Velo steigen von 24 % auf gut 29 % spürbar. Der städtische Verkehr wird somit gemäss Prognose bis 2040 im Vergleich zu 2016 sehr viel stärker vom Velo und ÖV – und in der Folge auch vom Fussverkehr – geprägt sein.
- Wird das Verkehrsaufkommen aus der Stadt Bern in die übrigen Raumtypen der Agglomeration Bern respektive die RKBM betrachtet, dann zeigt sich, dass der Veloverkehr vor allem in den Beziehungen zu den angrenzenden Hauptkern-Gemeinden eine wesentliche Rolle spielt. Mit steigender Entfernung vom Agglomerationskern dominieren zunehmend der ÖV und der MIV. Es zeigt sich weiter, dass der Anteil des MIV in den Beziehungen zu den Agglomerations-Gürtelgemeinden und zu den restlichen Gemeinden im Perimeter der RKBM am höchsten ist und auch im Jahr 2040 noch höher ausfallen wird als der Anteil des ÖV. Insgesamt weisen die Anzahl ÖV-Wege aber über alle Relationen ein deutlich höheres Wachstum aus als die Anzahl MIV-Wege.

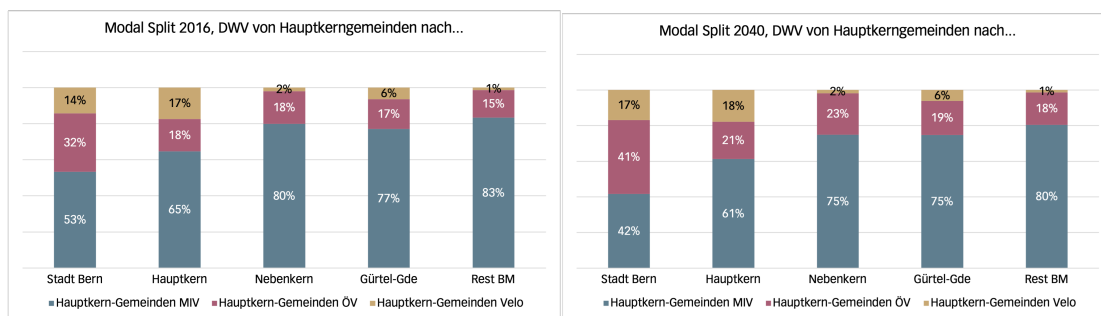


Abb. 33 Modal Split bezogen auf Wege für Fahrten von den Hauptkern-Gemeinden aus nach den verschiedenen Raumtypen, 2016 und 2040 (Daten: GVM Kanton Bern).

Die obenstehende Abbildung zeigt dieselbe Analyse, nun aber für Fahrten aus den **Hauptkern-Gemeinden** in die einzelnen Gebietstypen:

- Auffallend ist, dass bei allen Relationen der MIV den höchsten Anteil aufweist. Zwar spielen ÖV und Veloverkehr im Binnenverkehr innerhalb der Hauptkern-Gemeinden und auch in den Beziehungen zur Stadt Bern ebenfalls eine wesentliche Rolle. Im Vergleich zum Verkehr aus der Stadt Bern sind diese Anteile aber schon deutlich geringer.
- Erst recht ändert sich dieses Bild in den Beziehungen zu den Gürtel-Gemeinden und zu den restlichen Gemeinden der Region Bern-Mittelland. In diesen Beziehungen dominiert der MIV klar.
- Zu beachten ist dabei, dass die ausgewiesenen Wege nicht gleichzusetzen sind mit den Wegen der in den Hauptkern-Gemeinden wohnhaften Bevölkerung (das gilt nur für den Binnenverkehr). Es sind vielmehr sämtliche Wege aus den Hauptkern-Gemeinden enthalten, also auch die Rückwege von Personen, die in Gemeinden der anderen Raumtypen wohnhaft sind.

Veloverkehrsaufkommen 2016 und 2040

Eine spezielle Auswertung wurde für den **Veloverkehr** gemacht. Bisher lagen zum Veloverkehr keine konkreten Zahlen vor. Auch wenn die nun vorliegende Auswertung des GVM BE mit Unsicherheiten behaftet ist, liefert sie doch erste interessante Hinweise über die Bedeutung des Veloverkehrs in den verschiedenen Raumtypen der Agglomeration Bern respektive im Perimeter der RKBM insgesamt.

Velo: Anzahl Wege im DWV (2016)						
	Stadt Bern	Hauptkern	Nebenkern	Gürtel-Gde	Rest BM	Total
Agglo: Stadt Bern	82'541	23'961	76	2'652	66	109'296
Agglo: Hauptkern-Gemeinden	16'828	20'602	41	2'584	92	40'146
Agglo: Nebenkern-Gemeinden	51	42	1'041	344	29	1'508
Agglo: Gürtelgemeinden	1'620	2'667	336	7'433	592	12'647
Rest Bern-Mittelland	34	86	28	573	2'069	2'789
<b>Total</b>	<b>101'074</b>	<b>47'358</b>	<b>1'522</b>	<b>13'584</b>	<b>2'848</b>	<b>166'386</b>

Velo: Anzahl Wege im DWV (2040)						
	Stadt Bern	Hauptkern	Nebenkern	Gürtel-Gde	Rest BM	Total
Agglo: Stadt Bern	110'013	28'280	73	3'037	68	141'471
Agglo: Hauptkern-Gemeinden	24'872	26'016	49	3'030	114	54'080
Agglo: Nebenkern-Gemeinden	63	51	1'265	380	34	1'793
Agglo: Gürtelgemeinden	2'382	3'135	378	9'067	715	15'676
Rest Bern-Mittelland	48	108	33	689	2'267	3'145
<b>Total</b>	<b>137'377</b>	<b>57'590</b>	<b>1'798</b>	<b>16'203</b>	<b>3'198</b>	<b>216'165</b>



Velo: Veränderung des Verkehrsaufkommens in Wegen im DWV (2016–2040)						
	Stadt Bern	Hauptkern	Neben kern	Gürtel-Gde	Rest BM	Total
Agglo: Stadt Bern	33 %	18 %	-4 %	15 %	4 %	29 %
Agglo: Hauptkern-Gemeinden	48 %	26 %	19 %	17 %	24 %	35 %
Agglo: Neben kern-Gemeinden	23 %	20 %	21 %	11 %	19 %	19 %
Agglo: Gürtelgemeinden	47 %	18 %	12 %	22 %	21 %	24 %
Rest Bern-Mittelland	41 %	26 %	19 %	20 %	10 %	13 %
<b>Total</b>	<b>36 %</b>	<b>22 %</b>	<b>18 %</b>	<b>19 %</b>	<b>12 %</b>	<b>30 %</b>

Tab. 24 Veloverkehr nach Anzahl Wegen im DWV 2016 und 2040 und nach Raumtypen (Daten: GVM Kanton Bern).

Die Tabelle zeigt, dass gut 60 % sämtlicher Wege ihr Ziel in der Stadt Bern und etwas unter 30 % ihr Ziel in den Hauptkern-Gemeinden haben. In den übrigen Raumtypen ist das Veloaufkommen absolut gesehen relativ gering.

Auch relativ gesehen ist das Veloaufkommen in der Stadt Bern mit Abstand am höchsten. Pro Kopf der Bevölkerung der Stadt Bern sind 2016 jeden Tag 0.82 Wege mit dem Velo gefahren worden. In den Hauptkern-Gemeinden beträgt dieses Verhältnis 0.31, in den übrigen Raumtypen liegt es zwischen 0.13 und 0.08.

Dieses Ergebnis entspricht den Erwartungen. Im städtischen Raum ist die durchschnittliche Weglänge am tiefsten, gleichzeitig verfügt die Stadt Bern schon heute über eine vergleichsweise gut ausgebaute Veloinfrastruktur. Das Ergebnis zeigt aber auch, dass beim Veloverkehr noch ein **grosses unausgeschöpftes Potenzial** besteht, das mit einem entsprechenden Ausbau der Veloinfrastruktur besser ausgeschöpft werden kann.

### 3.4.3 Gesamtverkehr: Verkehrsleistung 2016 und 2040 nach Sektoren

Relevante Verkehrsströme 2016 und 2040

Ein wichtiger Aspekt der Situations- und Trendanalyse im Verkehr betrifft das Verkehrsaufkommen in den einzelnen Sektoren. Hierzu werden nachfolgend die wichtigsten Verkehrsströme und das erwartete Verkehrswachstum dargelegt. Der Fokus liegt dabei auf dem Verkehr, der durch die Region selbst erzeugt wird. Zusätzlich wird auch ein Blick auf die von ausserhalb der Region erzeugten Verkehre geworfen.

Die drei folgenden Tabellen zeigen Auswertungen des GVM BE zum **MIV-Aufkommen** 2016, dem erwarteten MIV-Aufkommen im Jahr 2040 und dem damit verbundenen prozentualen Wachstum des MIV zwischen 2016 und 2040, jeweils gemessen in Personenkilometern (Pkm). Die Verkehrsprognose des GVM BE für 2040 basiert auf Bevölkerungsprognosen des Bundesamts für Statistik und den Vorgaben im kantonalen Richtplan zur Verteilung des erwarteten Gesamtwachstums auf einzelne Raumtypen. Zudem wird im GVM BE angenommen, dass alle bis Mitte 2018 beschlossenen Infrastrukturausbauten realisiert werden (später beschlossene Ausbauten, z.B. die Ausbauschritte des Nationalstrassennetzes und des

Schiennetzes im Rahmen der strategischen Entwicklungsprogramme, sind dagegen noch nicht enthalten).

Die Darstellung in den Tabellen erfolgt differenziert nach den Sektoren Bern (Stadt Bern), Köniz (urbaner nördlicher Teil von Köniz) und den Sektoren Nord, Ost, Südost, Süd und West des Perimeters der RKBM. Der Fokus wird damit auf die einzelnen **verkehrlichen Korridore** gelegt, mit welchen die Kernstadt (Bern) in der Agglomeration Bern erschlossen wird. Der Blick geht damit etwas über den Agglomerationsperimeter hinaus, die Analyse der verkehrlichen Entwicklung wird dadurch aber nicht tangiert, sondern vielmehr funktional erweitert.

Die wichtigsten Erkenntnisse zur in der ersten Tabelle dargestellten **Ist-Situation (2016)** lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Stadt Bern: Der MIV-Binnenverkehr spielt im städtischen Verkehr durchaus eine wichtige Rolle. Gemessen in Personenkilometer (Pkm) dominieren aber die (längeren) Fahrten aus der Region oder von ausserhalb der Region, wobei natürlich der Grossteil dieser Personenkilometer nicht in der Stadt gefahren wird, sondern auf dem Weg von der/zur Stadt.
- Wenn nur der in der Region erzeugte Verkehr betrachtet wird, zeigt sich, dass der Ziel-/Quellverkehr zur Stadt Bern am höchsten ist, aber auch alle anderen Sektoren weisen einen substantziellen Anteil am MIV-Aufkommen auf. Gemessen am Gesamtaufkommen ist das Aufkommen von Quellen/zur Zielen ausserhalb der Region Bern-Mittelland höher als das gesamte MIV-Aufkommen innerhalb der Region. Das hat insbesondere mit den längeren Distanzen pro Fahrt zu tun. Die Anzahl Wege ist dagegen deutlich geringer.

DWV nach Sektoren (Binnenverkehr und Ziel-/Quellverkehr innerhalb und von ausserhalb RKBM-Perimeter)	MIV 2016 in 1'000 Pkm			
	Binnenverkehr	Ziel-/Quellverkehr RKBM	Total RKBM	Ziel-/Quellverkehr von aussen
Sektor Bern	474	889	1'363	1'811
Sektor Köniz	77	336	413	325
Sektor Nord	111	386	497	709
Sektor Ost	87	437	524	468
Sektor Südost	287	470	757	920
Sektor Süd	120	331	451	462
Sektor West	44	278	321	386
<b>Total</b>	<b>1'199</b>	<b>3'127</b>	<b>4'326</b>	<b>5'080</b>

Tab. 25 MIV-Aufkommen nach Sektoren 2016 (Daten: GVM Kanton Bern).

Die zweite Tabelle zeigt, dass das erwartete **Wachstum des MIV-Aufkommens bis 2040** unterschiedlich ausfällt:

- Stadt Bern: Für die Stadt wird bis 2040 eine markante Abnahme des MIV-Binnenverkehrs um satte 27 % (von 474'000 Pkm auf 346'000 Pkm pro Tag) erwartet, dies trotz eines bedeutenden Bevölkerungswachstums von gegen 20 % (respektive rund 26'000 Personen, vgl. Kapitel 3.2.2). Der Ziel-/Quellverkehr mit den übrigen Sektoren im Perimeter der RKBM nimmt um gut 6 % zu, derjenige mit dem weiteren Umland um knapp 25 %. Die Struktur des MIV in der Stadt Bern wird sich somit in den nächsten Jahren spürbar verändern. Deutlich weniger Binnenverkehr steht eine Zunahme der Ziel-/Quellverkehre aus den verschiedenen Korridoren gegenüber.
- Demgegenüber nimmt der MIV bis 2040 in allen anderen Sektoren zu. Allerdings fällt das MIV-Wachstum vergleichsweise bescheiden aus. Bei Wegen innerhalb des Perimeters der RKBM nimmt er insgesamt um gut 8 % zu. In den Verkehren mit dem restlichen Umland ist mit einer Zunahme von knapp 20 % zu rechnen.

DWV nach Sektoren (Binnenverkehr und Ziel-/Quellverkehr innerhalb und von ausserhalb RKBM-Perimeter)	Differenz 2016–2040 (MIV in Pkm)			
	Binnenverkehr	Ziel-/Quellverkehr RKBM	Total RKBM	Ziel-/Quellverkehr von aussen
Sektor Bern	-27.0 %	6.3 %	-5.3 %	24.6 %
Sektor Köniz	11.4 %	7.9 %	8.5 %	21.2 %
Sektor Nord	18.9 %	4.0 %	7.3 %	18.7 %
Sektor Ost	28.4 %	10.4 %	13.4 %	16.6 %
Sektor Südost	24.9 %	15.9 %	19.3 %	13.6 %
Sektor Süd	28.4 %	12.9 %	17.0 %	12.1 %
Sektor West	26.7 %	19.5 %	20.5 %	22.5 %
<b>Total</b>	<b>3.6 %</b>	<b>10.1 %</b>	<b>8.3 %</b>	<b>19.5 %</b>

Tab. 26 Wachstum im MIV-Aufkommen nach Sektoren zwischen 2016 und 2040 (Daten: GVM Kanton Bern)

Im Vergleich zum MIV wird dem ÖV ein deutlich grösseres Wachstum prognostiziert. Dies zeigen die beiden folgenden Tabellen zum **ÖV-Aufkommen** für die Jahre 2016 und 2040 sowie zum prozentualen Wachstum des ÖV zwischen diesen beiden Jahren, alles gemessen in Pkm.

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Tabelle zur **Ist-Situation des ÖV** lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- In der Stadt Bern spielt der ÖV-Binnenverkehr eine wichtige Rolle. Gemessen in Pkm dominieren die längeren Fahrten aus der Region und insbesondere von ausserhalb der Region, wobei natürlich der Grossteil dieser Pkm nicht in der Stadt gefahren wird, sondern auf dem Weg von der/zur Stadt.
- Wenn der Ziel-/Quellverkehr zwischen den Sektoren betrachtet wird, zeigt sich, dass dieser erwartungsgemäss zur Stadt Bern am höchsten ist. Der ÖV-Anteil ist besonders in den beiden Sektoren Süd und West vergleichsweise tief.
- Gemessen am Gesamtaufkommen ist das Aufkommen von Quellen/zur Zielen ausserhalb der betrachteten Region höher als das gesamte ÖV-Aufkommen innerhalb der Region. Verursacht wird dies weitestgehend durch ÖV-Fahrten mit Ziel Stadt Bern von ausserhalb der Region.

DWV nach Sektoren (Binnenverkehr und Ziel-/Quellverkehr innerhalb und von ausserhalb RKBM-Perimeter)	ÖV 2016 in 1'000 Pkm			
	Binnenverkehr	Ziel-/Quellverkehr RKBM	Total RKBM	Ziel-/Quellverkehr von aussen
Sektor Bern	290	443	733	3'917
Sektor Köniz	12	132	144	223
Sektor Nord	17	133	150	296
Sektor Ost	23	152	174	289
Sektor Südost	26	156	181	286
Sektor Süd	16	83	100	122
Sektor West	9	64	73	79
<b>Total</b>	<b>392</b>	<b>1'163</b>	<b>1'554</b>	<b>5'212</b>

Tab. 27 ÖV-Aufkommen nach Sektoren 2016 (Daten: GVM Kanton Bern).

Das **bis 2040 erwartete Wachstum** fällt beim ÖV deutlich höher aus als beim MIV:

- Stadt Bern: Für die Stadt wird bis 2040 eine markante Zunahme des ÖV-Binnenverkehrs um 43 % erwartet. Noch stärker fällt das Wachstum im Ziel-/Quellverkehr mit den übrigen Sektoren im Perimeter der RKBM aus. Es beträgt rund 73 %, dasjenige mit dem weiteren Umland sogar gut 80 %.
- Im Perimeter der RKBM wird insgesamt mit einem Wachstum des ÖV-Aufkommens um rund 60 % gerechnet respektive einer Zunahme von gut 1.5 Mio. Pkm auf gegen 2.5 Mio. Pkm pro Tag.
- Auch der Verkehr mit Quelle oder Ziel ausserhalb der Region weist im ÖV bis 2040 ein hohes Wachstum auf. Das gilt insbesondere für den Verkehr mit Ziel oder Quelle Stadt Bern, für den ein Wachstum von über 80 % erwartet wird (vgl. Tab. 28). Das hat mit der Verbesserung des Angebots ebenso wie mit den beschränkten Strassenkapazitäten zu tun, die ein weiteres Wachstum im Strassenverkehr nur noch in beschränktem Mass zulassen.

DWV nach Sektoren (Binnenverkehr und Ziel-/Quellverkehr innerhalb und von ausserhalb RKBM-Perimeter)	Differenz 2016–2040 (ÖV in Pkm)			
	Binnenverkehr	Ziel-/Quellverkehr RKBM	Total RKBM	Ziel-/Quellverkehr von aussen
Sektor Bern	43.0 %	73.2 %	61.3 %	80.7 %
Sektor Köniz	46.9 %	52.9 %	52.4 %	40.9 %
Sektor Nord	13.9 %	59.7 %	54.4 %	31.0 %
Sektor Ost	32.5 %	47.2 %	45.3 %	35.5 %
Sektor Südost	51.1 %	72.7 %	69.6 %	34.4 %
Sektor Süd	29.5 %	91.1 %	81.2 %	29.3 %
Sektor West	43.9 %	61.0 %	59.0 %	30.1 %
<b>Total</b>	<b>41.3 %</b>	<b>66.5 %</b>	<b>60.1 %</b>	<b>69.2 %</b>

Tab. 28 Wachstum im ÖV-Aufkommen nach Sektoren zwischen 2016 und 2040 (Daten: GVM Kanton Bern).

Analyse Modal Split nach Verkehrsleistung

Die schon erwähnte Publikation zur Auswertung des Mikrozensus 2015 zeigt auch wichtige Tendenzen bei den Anteilen der einzelnen Verkehrsmittel an der Tagesdistanz. Diese haben sich in den vergangenen Fünfjahres-Perioden spürbar verändert:

- Der Anteil des MIV sank in der Region Bern-Mittelland von 61.9 % im Jahr 2000 auf 55.5 % im Jahr 2015. Bei den Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Bern ist ein ähnlicher Trend auf deutlich tieferem Niveau festzustellen. So betrug in der Stadt Bern der Anteil des MIV an der gesamten Tagesdistanz im Jahr 2010 43.6 % und im Jahr 2015 noch 41.6 %.
- Eine gegenteilige Entwicklung gibt es beim ÖV. Dieser konnte seinen Anteil an der Tagesdistanz in der Region Bern-Mittelland von 23.5 % im Jahr 2000 auf 34.3 % im Jahr 2015 erhöhen.
- Auch der Fuss- und insbesondere der Veloverkehr konnten ihre Anteile an der Tagesdistanz in den vergangenen Jahren steigern. So konnte der Veloverkehr zwischen 2010 und 2015 seinen Anteil an der Tagesdistanz in der RKBM von 2.9 % auf 3.8 % erhöhen.

**Fazit:** Bezogen auf die Verkehrsleistung gemessen in Pkm dominiert im Perimeter der RKBM heute der MIV. Die Verkehrsprognosen zeigen, dass diese Dominanz bis 2040 stark abnehmen wird. Insbesondere in der Stadt Bern wird der ÖV sehr stark Marktanteile gewinnen. In den übrigen Sektoren der RKBM wird aber der Individualverkehr weiterhin die dominante Verkehrsform bleiben.

### 3.4.4 Vertiefte Analyse der Pendlerströme

Pendlerströme nach Sektoren und Raumtypen

Die bisherige Analyse bezog sich auf den Gesamtverkehr. Im Folgenden wird das Augenmerk auf die Analyse der Pendlerströme im Gebiet der RKBM gelegt. Der Pendlerverkehr ist in Bezug auf die Spitzenbelastungen am Vormittag und am frühen Abend besonders relevant. Es ist deshalb von besonderem Interesse, die Entwicklung und die Struktur des Pendlerverkehrs zu analysieren. Dies nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Für die Analyse des Pendlerverkehrs wird erstmals eine Auswertung der Strukturhebung des BFS mit gepoolten Daten für die Jahre 2013–2017 durchgeführt. Mit dem Fünfjahres-Pooling der Pendlerdaten aus der Strukturhebung stehen schweizweit insgesamt 1'000'000 Beobachtungen zur Verfügung. Damit können die Pendlerströme bis auf eine kleine Raumeinheit repräsentativ ermittelt werden. Im Gegensatz zur Pendlerstatistik des BFS sind damit auch Aussagen zum Modal Split (MIV, ÖV, Veloverkehr) möglich, da die Strukturhebung zwischen verschiedenen Hauptverkehrsmitteln unterscheidet.

Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse dieser Analyse zusammengefasst:

Untenstehende Tabelle zeigt, wie hoch das tägliche Pendleraufkommen in den einzelnen Sektoren ist. Der Grossteil der Pendlerströme hat mit gut 173'000 Pendlerinnen und Pendlern pro Tag die Stadt Bern zum Ziel. Diese teilen sich auf in knapp 44'000 Binnenpendler/innen und knapp 130'000 Zupendler/innen. Bei den Zupendler/innen stammen 59'000 aus den übrigen Sektoren der Region Bern-Mittelland, gut 37'000 Pendler/innen aus dem übrigen Kanton Bern und 33'000 von ausserhalb des Kantons Bern.

Die Pendlerströme in die übrigen Sektoren der Region Bern-Mittelland sind erwartungsgemäss deutlich kleiner. Nach Köniz (ganzes Gemeindegebiet inkl. zentrumsnahe ländliche Gebiete der Gemeinde Köniz, die sonst zum Sektor Süd gezählt werden) sind es knapp 18'000 Pendler/innen, in die Sektoren Nord, Ost und Südost plus/minus 20'000 Pendlerinnen und Pendler. Die Sektoren Süd und West weisen ein deutlich geringeres Pendleraufkommen auf.

	Anzahl Pendler/innen pro Tag, 2015							Total
	Bern	Köniz	Nord	Ost	Südost	Süd	West	
Sektor Bern	43'610	3'770	2'420	2'890	2'170	860	840	56'560
Sektor Köniz	11'600	3'200	710	850	560	520	280	17'720
Sektor Nord	8'750	670	4'900	1'290	630	150	300	16'690
Sektor Ost	13'330	950	1'110	4'190	1'830	330	260	22'000
Sektor Südost	10'280	870	850	1'860	8'940	660	120	23'580
Sektor Süd	6'490	1'480	490	790	980	4'800	270	15'300
Sektor West	8'620	830	820	630	340	190	2'140	13'570
Übriger Kanton Bern	37'400	2'560	5'990	4'440	6'440	1'800	930	59'560
Ausserhalb Kanton Bern	33'130	3'350	3'120	2'730	1'390	870	1'380	45'970
<b>Total</b>	<b>173'210</b>	<b>17'680</b>	<b>20'410</b>	<b>19'670</b>	<b>23'280</b>	<b>10'180</b>	<b>6'520</b>	<b>270'950</b>

Tab. 29 Pendleraufkommen 2015 pro Tag zwischen den Sektoren der Region Bern-Mittelland, aus dem übrigen Kanton Bern und von ausserhalb des Kantons Bern (Daten: Gepoolte Daten Strukturhebung 2013–2017 des BFS).

Die folgende Grafik zeigt den Modal Split der Pendlerströme (gemessen in Wegen) für die Stadt Bern, Köniz und beispielhaft für den Sektor Südost der Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Es zeigt sich, dass bei allen Pendlerströmen mit dem Ziel Stadt Bern der ÖV klar dominiert. Dieses Muster gilt für alle Sektoren, benützen doch 64 % aller Pendlerinnen und Pendler mit Ziel Stadt Bern den ÖV. Die Binnenpendler/innen der Stadt Bern selbst benützen «nur» zu 61 % den ÖV. Hier spielt das Velo mit 27 % die zweitwichtigste Rolle. Nur gerade 12 % der städtischen Pendler/innen benützen dagegen den MIV.

Schon in der Gemeinde Köniz nimmt dagegen der Anteil des ÖV – ausser bei Pendlerfahrten von Köniz nach Bern – deutlich ab. Das gilt noch viel stärker bei den übrigen Sektoren, beispielhaft ist der Sektor Südost in der Grafik aufgeführt. Ausser bei Pendlerfahrten in die Stadt Bern dominiert der MIV als wichtigstes Verkehrsmittel, und dies auch bei Binnenpendlerfahrten mit Ziel und Quelle im gleichen Sektor.



Abb. 34 Modal Split der Pendlerströme aus der Stadt Bern, Köniz und dem Sektor Südost (Daten: Gepoolte Daten Strukturerhebung 2013–2017 des BFS).

In den drei folgenden Tabellen wird die Entwicklung des Pendleraufkommens zwischen den Jahren 2000 und 2015 dargestellt. Insgesamt hat der MIV-Pendlerverkehr um 15'000 Fahrten pro Tag zugenommen, der ÖV-Pendlerverkehr sogar um 46'000 Fahrten pro Tag. Das ist gleichbedeutend mit einem Wachstum der ÖV-Pendlerfahrten um 47 %, beim MIV sind es immer noch 17 % (im Total von ÖV und MIV sind es 33 %).

	Jahr	Anzahl Pendler/innen pro Tag im MIV							Total
		Bern	Köniz	Nord	Ost	Südost	Süd	West	
Bern	2000	6'600	890	680	860	670	270	350	10'320
	2015	4'880	790	780	750	670	360	380	8'610
Köniz	2000	2'750	1'510	200	300	220	290	160	5'430
	2015	2'460	1'000	330	290	280	310	230	4'900
Nord	2000	2'480	240	2'740	640	240	80	140	6'560
	2015	2'380	320	2'490	740	370	110	220	6'630
Ost	2000	3'840	380	590	2'560	930	150	130	8'580
	2015	3'200	360	630	2'220	1'030	230	170	7'840
Südost	2000	3'320	380	350	1'170	5'140	460	60	10'880
	2015	3'200	430	510	1'210	5'630	570	100	11'650
Süd	2000	2'180	720	200	330	490	2'930	120	6'970
	2015	2'150	910	290	550	740	3'220	210	8'070
West	2000	3'200	550	430	400	160	100	1'370	6'210
	2015	3'140	550	500	400	230	160	1'370	6'350
Übriger Kanton Bern	2000	8'850	830	2'810	1'860	2'770	1'020	390	18'530
	2015	12'140	1'440	4'170	2'750	4'900	1'510	760	27'670
Ausserhalb Kanton Bern	2000	7'200	1'010	1'200	810	460	420	860	11'960
	2015	10'350	1'840	2'140	1'300	910	710	1'200	18'450
Total	2000	40'420	6'510	9'200	8'930	11'080	5'720	3'580	85'440
	2015	43'900	7'640	11'840	10'210	14'760	7'180	4'640	100'170

Tab. 30 Entwicklung des Pendleraufkommens nach Sektoren von 2000 bis 2015 im MIV (Daten: Gepoolte Daten Strukturhebung 2013–2017 des BFS, Volkszählung 2000).

	Jahr	Anzahl Pendler/innen pro Tag im ÖV							Total
		Bern	Köniz	Nord	Ost	Südost	Süd	West	
Bern	2000	23'990	1'390	800	1'160	680	250	290	28'560
	2015	26'470	2'280	1'440	1'740	1'370	440	400	34'140
Köniz	2000	6'090	1'050	180	260	140	110	70	7'900
	2015	7'450	1'350	370	480	240	180	30	10'100
Nord	2000	5'280	220	840	350	80	30	30	6'830
	2015	5'950	340	1'130	440	250	40	60	8'210
Ost	2000	7'690	360	320	1'040	430	60	40	9'930
	2015	8'900	540	390	1'230	680	80	80	11'900
Südost	2000	5'380	260	130	420	920	30	20	7'160
	2015	6'540	380	330	590	1'290	60	20	9'210
Süd	2000	2'960	460	80	130	70	460	30	4'190
	2015	3'980	500	190	220	180	540	50	5'660
West	2000	4'330	270	130	160	80	10	350	5'330
	2015	4'720	230	240	190	110	30	320	5'840
Übriger Kanton Bern	2000	14'030	560	790	670	870	190	60	17'170
	2015	24'820	1'100	1'670	1'630	1'410	250	160	31'040
Ausserhalb Kanton Bern	2000	9'070	340	290	390	150	60	90	10'390
	2015	22'660	1'500	980	1'420	480	160	140	27'340
Total	2000	78'820	4'910	3'560	4'580	3'420	1'190	980	97'460
	2015	111'490	8'220	6'740	7'940	6'010	1'780	1'260	143'440

Tab. 31 Entwicklung des Pendleraufkommens nach Sektoren von 2000 bis 2015 im ÖV (Daten: Gepoolte Daten Strukturhebung 2013–2017 des BFS, Volkszählung 2000).



Besonders augenfällig ist, dass sich das Wachstum des Pendlerverkehrs räumlich nicht gleichmässig verteilt. Sowohl absolut als auch anteilmässig weisen die Pendlerströme aus dem übrigen Kanton und von ausserhalb des Kantons Bern mit Abstand das höchste Wachstum auf.

Die untenstehende Tabelle zeigt, wie stark die Pendlerströme in die Region Bern-Mittelland in nur 15 Jahren gewachsen sind, nämlich um 64 % aus dem übrigen Kanton Bern und sogar um über 100 % von ausserhalb des Kantons Bern. Dies entspricht einem Wachstum von knapp 16'000 MIV-Pendlerfahrten und gegen 31'000 ÖV-Pendlerfahrten von ausserhalb in die Region Bern-Mittelland.

	Wachstum des Pendleraufkommens 2000–2015 in % (MIV und ÖV)							
	Bern	Köniz	Nord	Ost	Südost	Süd	West	Total
Bern	3 %	35 %	50 %	23 %	51 %	57 %	22 %	10 %
Köniz	12 %	-8 %	89 %	38 %	47 %	23 %	13 %	13 %
Nord	7 %	46 %	1 %	20 %	94 %	40 %	71 %	11 %
Ost	5 %	22 %	12 %	-4 %	26 %	55 %	47 %	7 %
Südost	12 %	27 %	77 %	13 %	14 %	29 %	22 %	16 %
Süd	19 %	19 %	71 %	67 %	65 %	11 %	73 %	23 %
West	4 %	-6 %	30 %	5 %	48 %	73 %	-1 %	6 %
Übriger Kanton Bern	62 %	83 %	62 %	73 %	73 %	45 %	100 %	64 %
Ausserhalb Kanton Bern	103 %	146 %	109 %	127 %	132 %	79 %	40 %	105 %
<b>Total</b>	<b>30 %</b>	<b>39 %</b>	<b>46 %</b>	<b>34 %</b>	<b>44 %</b>	<b>30 %</b>	<b>29 %</b>	<b>33 %</b>

Tab. 32 Wachstum des Pendleraufkommens nach Sektoren von 2000 bis 2015 (MIV und ÖV zusammen) (Daten: Geopoolte Daten Strukturerhebung 2013–2017 des BFS, Volkszählung 2000).

In Anbetracht dieser Ergebnisse lohnt es sich, die Pendlerfahrten in die Stadt Bern noch etwas vertieft zu analysieren. Die beiden folgenden Tabellen zeigen hierzu die Struktur der Pendlerströme im Jahr 2015 und das Wachstum der Pendlerströme im MIV und ÖV zwischen 2000 und 2015.

Bezüglich der Pendlerfahrten im Jahr 2015 zeigt sich, dass die Zupendler/innen in die Stadt Bern den ÖV mehr als doppelt so häufig benutzen wie den MIV. 85'000 ÖV-Pendler/innen stehen 40'000 MIV-Pendler/innen gegenüber. Das Velo spielt dagegen mit gut 4'000 Velo-Pendler/innen eine vergleichsweise geringe Rolle.

	Anzahl Pendler/innen pro Tag				Modal Split in %		
	MIV	ÖV	Velo	Total	MIV	ÖV	Total
Bern (Binnenpendler)	5'400	26'500	11'700	43'600	12	61	27
RK Bern-Mittelland	17'500	37'600	4'200	59'300	30	63	7
Köniz	2'700	7v500	1'500	11'700	23	64	13
Nord	2'500	6'000	300	8'800	28	68	3
Ost	3'500	8'900	1'000	13'400	26	66	7
Südost	3'300	6'500	500	10'300	32	63	5
Süd	2'200	4'000	300	6'500	34	62	5
West	3'300	4'700	600	8'600	38	55	7
Übriger Kanton Bern	12'300	24'800	300	37'400	33	66	1
Biel/Bienne-Seeland	4'300	8'000	100	12'400	35	65	1
Oberaargau	800	2'300	0	3'100	26	74	0
Thun Oberland-West	4'100	8'000	100	12'200	34	66	1
Oberland-Ost	400	1'000	0	1'400	29	71	0
Emmental	2'700	5'500	100	8'300	33	66	1
Ausserhalb Kanton Bern	10'500	22'700	0	33'200	32	68	0
<b>Total Zupendelnde zur Stadt Bern</b>	<b>40'300</b>	<b>85'100</b>	<b>4'500</b>	<b>129'900</b>	<b>31</b>	<b>66</b>	<b>3</b>
<b>Total Pendler/innen</b>	<b>45'700</b>	<b>111'600</b>	<b>16'200</b>	<b>173'500</b>	<b>26</b>	<b>64</b>	<b>9</b>

Tab. 33 Pendlerfahrten in die Stadt Bern nach Verkehrsmitteln, absolut und Modal Split 2015 (Daten: Gepoolte Daten Strukturerhebung 2013–2017).

Wird das Wachstum der Pendlerströme in die Stadt Bern betrachtet, zeigt sich vorerst, dass die städtische Bevölkerung im Jahr 2015 weniger mit dem MIV pendelt als noch im Jahr 2000. Auch die ÖV-Binnenpendlerströme haben nur leicht zugenommen. Was in der untenstehenden Tabelle aber nicht ersichtlich wird, ist dagegen das Wachstum der Binnenpendlerfahrten mit dem Velo. Auch wenn die Zahlen zwischen der Volkszählung 2000 und der Strukturerhebung nicht exakt vergleichbar sind, lässt sich aus ihnen folgern, dass der städtische Velopendlerverkehr in dieser Zeitspanne stark gewachsen ist.

Auch die Anzahl Zupendler/innen aus den übrigen Sektoren der Region Bern-Mittelland nehmen mit rund 5'600 Fahrten pro Tag oder rund 11 % vergleichsweise wenig zu, wobei sich dieses Wachstum ausschliesslich auf den ÖV konzentriert.

Demgegenüber nehmen die Pendlerfahrten aus dem übrigen Kanton Bern um insgesamt 62 % respektive 14'200 Fahrten zu. Davon entfallen 10'800 Pendlerfahrten auf den ÖV, der Rest auf den MIV. Absolut gesehen am grössten ist das Wachstum der Pendlerfahrten aus der Region Biel/Bienne-Seeland-Jura Bernois mit 5'000 zusätzlichen Zupendler/innen pro Tag, gefolgt von der Region Thun Oberland-West mit 4'000 zusätzlichen Pendlerfahrten pro Tag alleine in die Stadt Bern.

Noch grösser ist das Wachstum der Zupendler/innen in die Stadt Bern von ausserhalb des Kantons Bern. Zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2016 ist die Anzahl Pendler/innen in die Stadt Bern von ausserhalb des Kantons Bern um fast 17'000 Personen auf gut 33'000 Pendler/innen im 2015

gewachsen. Die zusätzlichen Pendler/innen von ausserhalb des Kantons Bern benützen mehrheitlich den ÖV (13'600 Pendler/innen), der Rest den MIV (3'300 Pendler/innen).

	Anzahl Pendler/innen pro Tag, Jahr 2000			Wachstum 2000–2015 (Pendler/innen pro Tag)			Wachstum 2000– 2015 in %		
	MIV	ÖV	Total	MIV	ÖV	Total	Miv	ÖV	Total
Bern (Binnenpendler)	6'600	24'000	30'600	-1'200	2'500	1'300	-18 %	10 %	4 %
RK Bern-Mittelland	17'700	31'800	49'500	-200	5'800	5'600	-1 %	18 %	11 %
Köniz	2'700	6'100	8'800	0	1'400	1'400	0 %	23 %	16 %
Nord	2'500	5'300	7'800	0	700	700	0 %	13 %	9 %
Ost	3'800	7'700	11'500	-300	1'200	900	-8 %	16 %	8 %
Südost	3'300	5'400	8'700	0	1'100	1'100	0 %	20 %	13 %
Süd	2'200	3'000	5'200	0	1'000	1'000	0 %	33 %	19 %
West	3'200	4'300	7'500	100	400	500	3 %	9 %	7 %
Übriger Kanton Bern	8'900	14'000	22'900	3'400	10'800	14'200	38 %	77 %	62 %
Biel/Bienne-Seeland	2'900	4'400	7'300	1'400	3'600	5'000	48 %	82 %	68 %
Oberaargau	500	1'300	1'800	300	1'000	1'300	60 %	77 %	72 %
Thun Oberland-West	3'300	4'800	8'100	800	3'200	4'000	24 %	67 %	49 %
Oberland-Ost	300	500	800	100	500	600	33 %	100 %	75 %
Emmental	1'900	3'000	4'900	800	2'500	3'300	42 %	83 %	67 %
Ausserhalb Kanton Bern	7'200	9'100	16'300	3'300	13'600	16'900	46 %	149 %	104 %
<b>Total Zupendelnde zur Stadt Bern</b>	<b>33'800</b>	<b>54'900</b>	<b>88'700</b>	<b>6'500</b>	<b>30'200</b>	<b>36'700</b>	<b>19 %</b>	<b>55 %</b>	<b>41 %</b>
<b>Total Pendler/innen</b>	<b>40'400</b>	<b>78'900</b>	<b>119'300</b>	<b>5'300</b>	<b>32'700</b>	<b>38'000</b>	<b>13 %</b>	<b>41 %</b>	<b>32 %</b>

Tab. 34 Wachstum der MIV- und ÖV-Pendlerströme in die Stadt Bern zwischen 2000 und 2015 (Daten: Gepoolte Daten Strukturerhebung 2013–2017, Volkszählung 2000).

Schliesslich zeigt die nachfolgende Abbildung den Modal Split (MIV und ÖV) der Pendlerströme nach Bern im Jahr 2015. Es zeigt sich Folgendes:

- Generell gilt: Je besser die ÖV-Erschliessung (S-Bahn, Fernverkehr), desto höher der ÖV-Anteil.
- Besonders die westlich von Bern gelegenen Gemeinden weisen einen teilweise stark unterdurchschnittlichen ÖV-Anteil auf (Freiburg mit seiner sehr guten Fernverkehrsanbindung bildet die Ausnahme). Der MIV-Anteil aus Köniz ist mengenmässig bedeutend und liegt tendenziell über dem Durchschnitt der übrigen Kerngemeinden.

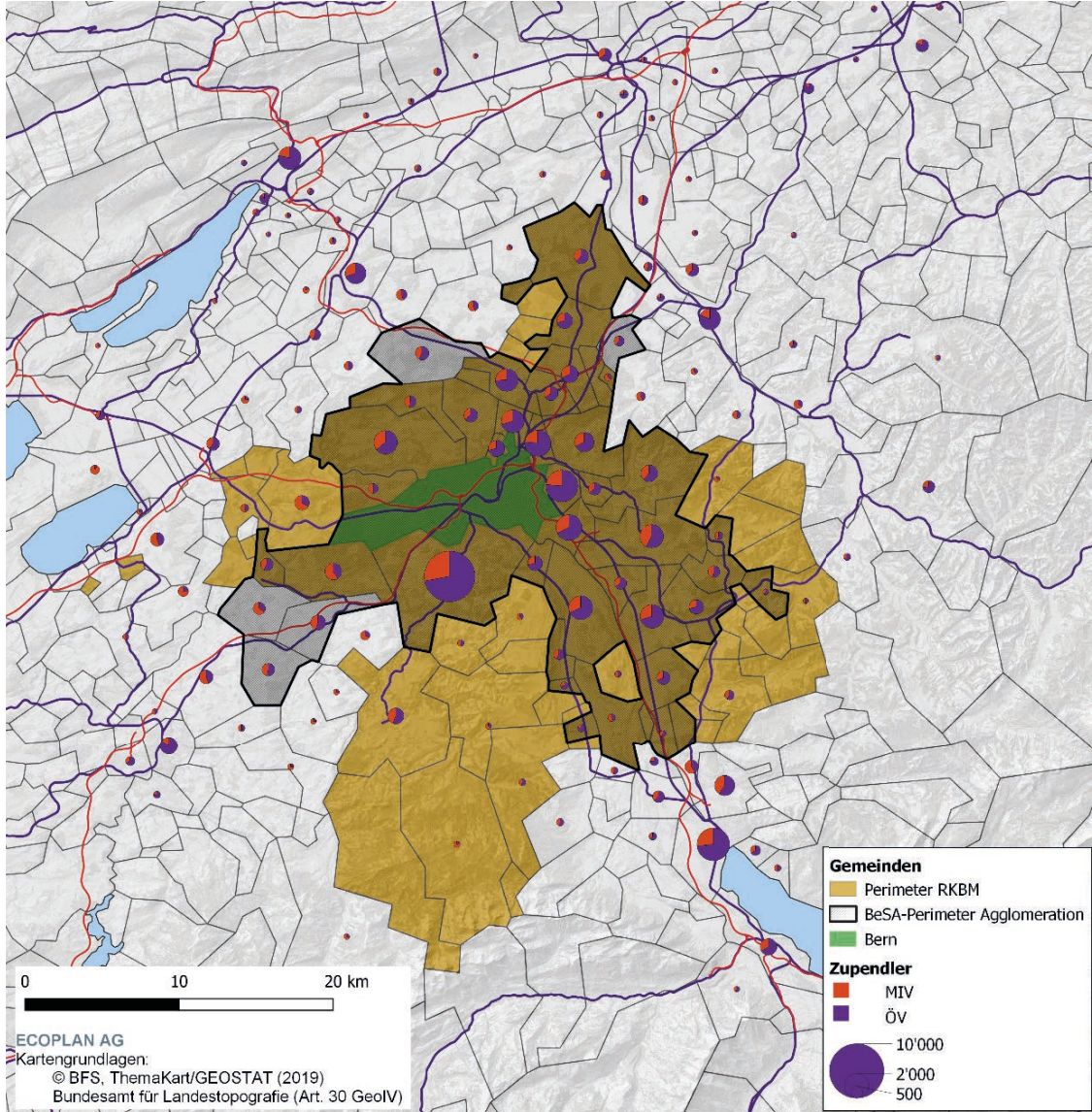


Abb. 35 Modal Split der Zupendlerströme der Stadt Bern (Daten: Gepoolte Daten Strukturhebung 2013–2017 des BFS. (Quelle: Ecoplan AG. Kartengrundlagen: © BFS, ThemaKart/GEOSTAT (2019) und Bundesamt für Landestopografie (Art. 30 GeoIV)).

### 3.4.5 Fuss- und Veloverkehr

Fussverkehr

Sei es der Schulweg zu Fuss, der entspannte Spaziergang, der Einkauf beim Bäcker ums Eck, der Weg zur nächsten Bushaltestelle: Ein gutes Fussverkehrsnetz fördert in hohem Mass eine siedlungsverträgliche Mobilität, indem Orte von hoher Bedeutung auf direkten und hindernisfreien Wegen zu Fuss erreicht werden können. Dazu zählen Zentrumsbereiche, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulen, Verwaltung, Altersheime und Freizeitstandorte. Der Fussverkehr ist besonders sensibel für Umwege, Topographiewechsel, Verkehrsemissionen (Lärm, Abgase) und mangelnde Sicherheit auf dem Strassennetz. Ein durchgehendes, direktes und sicheres Netz ist dementsprechend sicherzustellen.

Die Verantwortung für die feinmaschige, lokale Fusswegnetzplanung liegt bei den Gemeinden. Ein Grossteil der Gemeinden definiert in ihren kommunalen Verkehrsrichtplänen das Fusswegenetz. Die Stadt Bern hat 2020 den Richtplan Fussverkehr verabschiedet und setzt die Massnahmen im Rahmen von eigenen Projekten oder von Grossprojekten kontinuierlich um.

Gemäss dem Leitbild Regionale Langsamverkehrsplanung übernimmt die RKBM folgende Aufgaben (ausserhalb der Stadt Bern):

- Fussverkehrsplanung (Alltag) an ÖV-Knoten von regionaler Bedeutung, an denen die kombinierte Mobilität gezielt gefördert wird: Die RKBM plant mit den betroffenen Partnern die Fusswegführung von und zu den ÖV-Knoten von regionaler Bedeutung in einem Umkreis von maximal 750 Metern.
- Im Weiteren kann die RKBM im Auftrag von mehreren Gemeinden die lokale, gemeindeübergreifende Fusswegnetzplanung übernehmen.

Für die Wanderwege (Freizeit) sowie den Fussverkehr entlang der Kantonsstrassen (inkl. Querungen) ist der Kanton (Tiefbauamt) zuständig.

Anteil Fuss- und Veloverkehr an den Wegen

Der Anteil der zurückgelegten Wege mit dem Fussverkehr als Hauptverkehrsmittel nahm zwischen 2010 und 2015 in der Region Bern-Mittelland insgesamt leicht ab. Deutlich wird die Abnahme beim Freizeitverkehr (-7 %) sowie beim Arbeitsweg (-4 %). Die Fortbewegung mit dem Velo als Hauptverkehrsmittel nahm zwischen 2010 und 2015 leicht zu und befindet sich über die gesamte Region gerechnet bei 10 %.

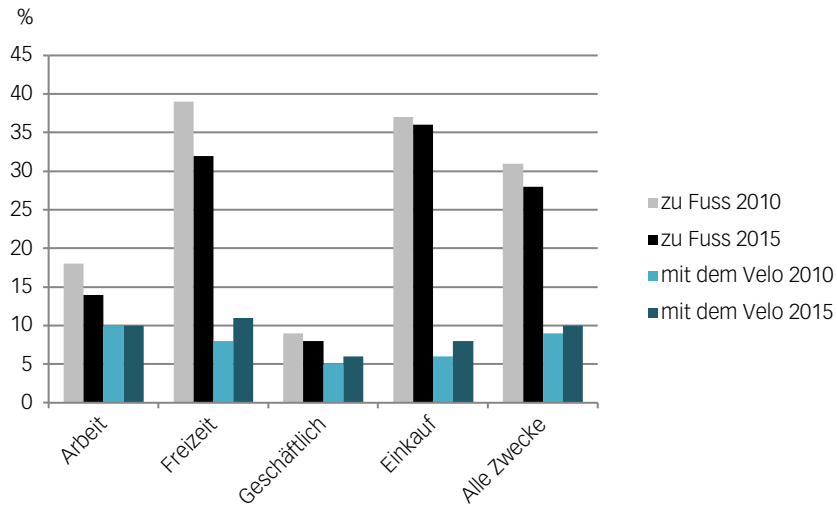


Abb. 36 Entwicklung Anteil Fuss- und Veloverkehr als Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen nach Fahrtzweck (RKBM) 2010–2015 (Datengrundlage: Mobilität in der Region Bern/Mikrozensus 2005/2010/2015, BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV).

Die Abnahme des Fussverkehrs als Hauptverkehrsmittel ist jedoch relativ zu verstehen, da sich z. B. mit dem Anstieg von ÖV und Velo eine Verschiebung ergibt. Da jeder Weg mit einer zu Fuss zurückgelegten Distanz beginnt und endet, stellt der Fussverkehr weiterhin einen zentralen Teil der Mobilitätsketten dar. Dies unterstreicht die Auswertungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr, wonach – betreffend Anteil am Total der Wege sowie auch an der Tagesdistanz gemessen in Pkm – der Fuss- und der Veloverkehr in den vergangenen Jahren ihre Anteile steigern konnten. So konnte der Veloverkehr zwischen 2010 und 2015 seinen Anteil an der Tagesdistanz im Perimeter der Region Bern-Mittelland von 2.9 % auf 3.8 % erhöhen.

Veloverkehrsaufkommen Stadt Bern

In der Stadt Bern wird seit August 2015 an insgesamt 15 Standorten der Veloverkehr gezählt. Zu den Standorten mit dem meisten Veloverkehr zählen die Monbijoustrasse (mit 4'968 Velos, DWV 2018) sowie die Kornhausstrasse (mit 4'103 Velos, DWV 2017). Da bei der Lorrainebrücke (Nordring) der Verkehr nur in eine Fahrtrichtung gezählt wird, kann das Gesamtaufkommen nur geschätzt werden: Mit rund 5'000 Velos (DWV 2017) weist auch die Lorrainebrücke ein hohes Veloaufkommen auf. Die absoluten Spitzentage (meist im Sommer) weisen bis zu doppelt so viel Veloverkehr auf wie die durchschnittlichen Werktage.

Der Werktagerverkehr (DWV: Montag bis Freitag) lag in der Auswertungsperiode 2014–2017 an allen Zählstellen um 14 bis 23 % höher als der Wochendurchschnitt (DTV: Montag bis Sonntag). Das bedeutet, dass der Pendlerverkehr (zur Arbeit bzw. Schule) bei den Fahrtzwecken einen hohen Anteil ausmacht.



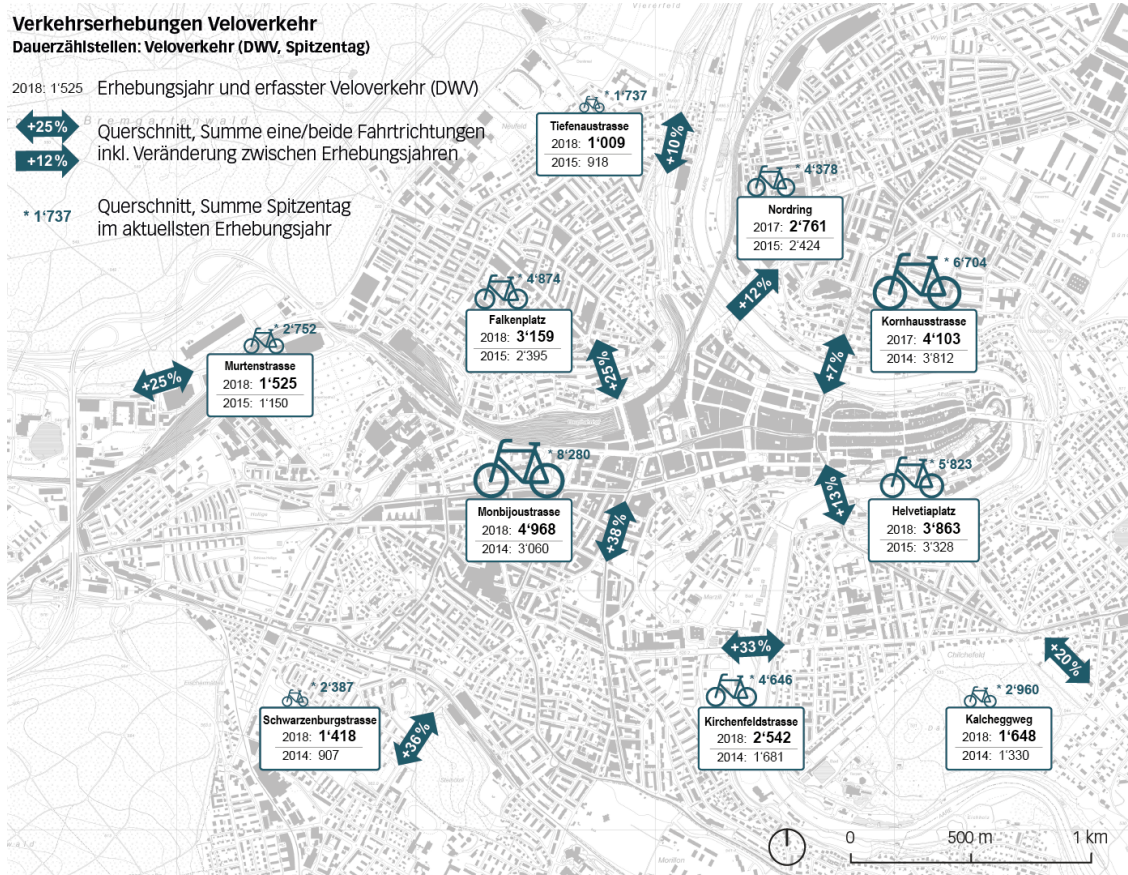


Abb. 37 Entwicklung Veloverkehr in der Stadt Bern (Datengrundlage: Velodaten Bern 2018, Stadt Bern 2019).

Wird die Gesamtheit der Zählstellen über die Jahre betrachtet, fand zwischen 2014 und 2017 ein Wachstum von 10 % pro Jahr statt; zwischen 2017 und 2018 stieg der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) in Bern um rund 4 %.

Velodistanz für den Arbeitsweg

Im Mikrozensus 2015 wurde erstmals für die Schweiz die durchschnittliche Etappendistanz mit dem Velo respektive E-Bike und die dafür benötigten Fahrtzeiten beim Verkehrszweck Arbeit erfasst und ausgewiesen:

Velotyp	Ø Distanz	Ø Dauer
Velo (ohne Tretunterstützung)	3.0 km	12 min
E-Bike (25 km/h und 45 km/h)	5.4 km	15 min

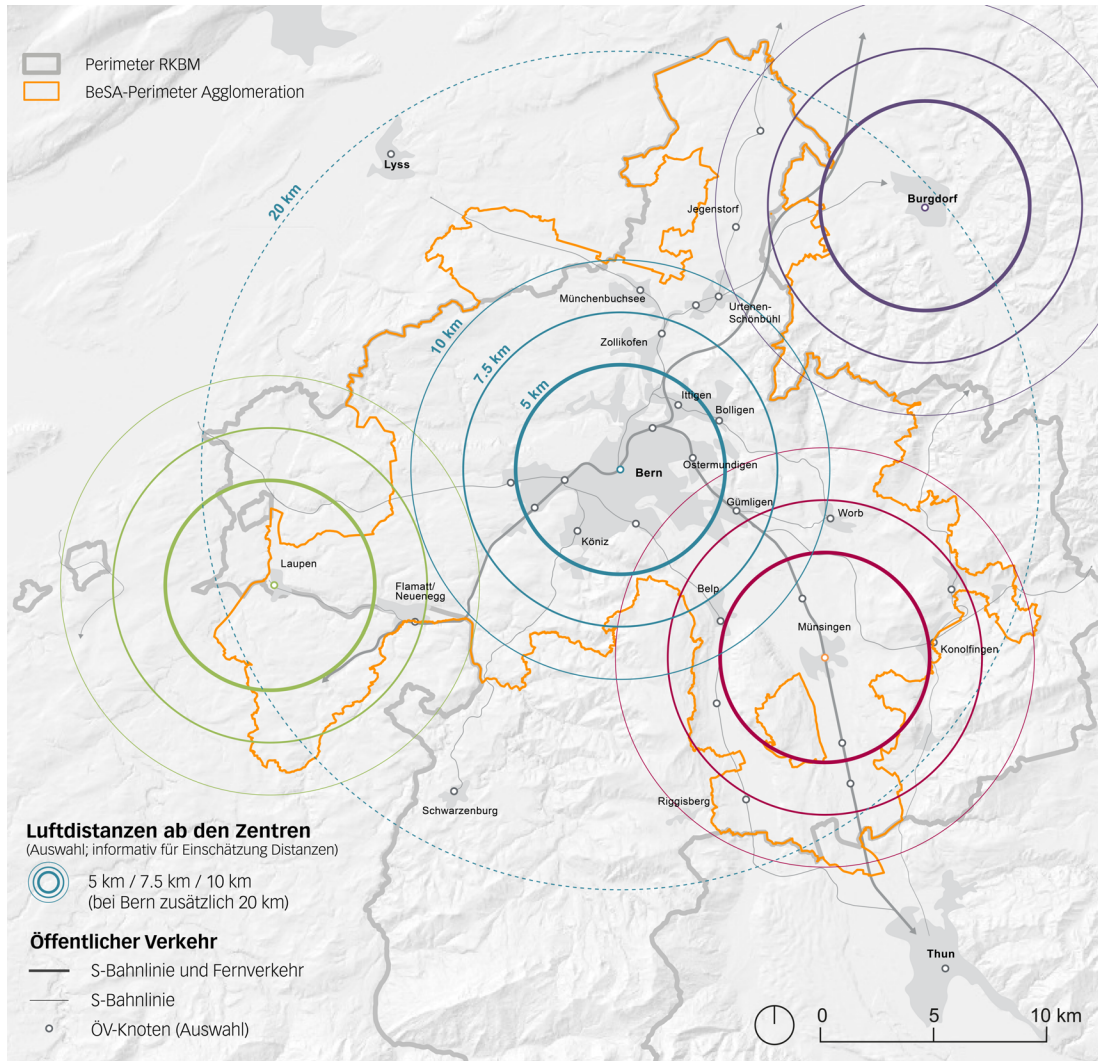
Tab. 35 Durchschnittliche Etappendistanz mit dem Velo respektive E-Bike sowie die dafür benötigte Fahrzeit (Datengrundlage: Mikrozensus 2015, BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)).

Die Region Bern-Mittelland weist bei der Distanz ähnliche Werte auf: Hier betrug 2015 die durchschnittliche Veloetappe 4.1 km; dies sind 0.3 km mehr als 2010. In der Stadt Bern entwickelte sich die Distanz von 2.8 auf 3.8 km (jeweils ohne Differenzierung mit/ohne Tretunterstützung).

Den Kennzahlen kann entnommen werden, dass zum einen die täglich zurückgelegten Velodistanzen stetig zunehmen und zum anderen das E-Bike die Etappenlänge gegenüber dem Velo ohne Tretunterstützung merklich steigert. In einem Umkreis bis 5 km kann von einer sehr guten Velodistanz gesprochen werden; Etappen bis 10 km (oder gar 20 km) sind durch die E-Bike-Nutzung in einer ebenfalls guten Velodistanz. Bei allen Strecken ist entscheidend, welchen Vorteil das Velo gegenüber dem MIV bieten kann und was dies beim täglichen Zeitbedarf bedeutet: keine Wartezeit im Stau und keine Parkplatzsuche am Zielort. Wird dies berücksichtigt, können Fahrzeiten bis 30 Minuten mit dem E-Bike eine sehr gute Alternative zum MIV sein. Bei E-Bikes entspricht dies einer zurückgelegten Distanz von ca. 15 km; z. B. Bern–Münsingen oder Bern–Jegenstorf.

Es besteht dabei nicht der Anspruch, dass jede/r die gesamte Distanz zwischen beispielsweise Wohn- und Arbeitsort mit dem Velo zurücklegt. Wo es möglich ist, kann eine Etappierung des Weges erfolgen, d. h. eine Verknüpfung von Velo und öffentlichem Verkehr. Aus diesem Grund ist die Veloparkierung an ÖV-Knoten wichtig.





Distanzen entlang Strassen  
 (Auswahl; Distanzen gemäss GoogleMaps 2019)

Laupen–Flamatt 7 km	Bern–Moosseedorf 10 km	Münsingen–Thun 15 km	Bern–Laupen 20 km
Worb–Ostermundigen 8 km	Bern–Worb 11 km	Lyss–Münchenbuchsee 15 km	Schwarzenburg–Köniz 21 km
Bern–Wohlen 8 km	Bern–Münsingen 14 km	Flamatt–Bern 18 km	Bern–Burgdorf 25 km

Abb. 38 Velodistanzen ab Zentren.

Veloverkehrsnetz

Der 2014 erarbeitete regionale Velonetzplan stellt das heutige Basisnetz der Region Bern-Mittelland dar.

Entsprechend dem Hierarchie-Prinzip des MIV-Strassennetzes (Haupt- und Nebenverbindung) besteht auch zunehmend für Velofahrende der Bedarf nach einem differenzierten Netz, welches unterschiedlichen Ansprüchen entspricht. Dies insbesondere beim Alltags- und Pendlerverkehr.

Auf Agglomerations- und Regionsebene sind die Anforderungen von Pendlerinnen und Pendlern an die Infrastruktur vor allem eine direkte Verbindung zwischen den Orten und Zentren, möglichst geringe

Höhenunterschiede, allwettertauglicher Belag und eine widerstandsfreie Linienführung (z. B. abseits vom MIV, Velo-Unterführungen). In der Stadt Bern und den urbanen Zentren ist die Verträglichkeit mit den anderen Verkehrsmitteln eine zentrale Herausforderung (z. B. Veloführung bei Bus-/Tram-Haltestellen, Breite der Velostreifen).

Unterschiedliche  
Namen – das gleiche  
Ziel

Für die neue Netzhierarchie-Stufe bestehen zurzeit unterschiedliche Bezeichnungen. Sie alle haben jedoch das gleiche Ziel.

Die Stadt Bern hat in ihrem 2016 erarbeiteten Stadtentwicklungskonzept STEK die Veloförderung als Kernelement der Mobilitätsplanung definiert. Das darin enthaltene Velonetz basiert auf dem Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern, in welchem ein Netz aus Velohaupt- und Velonebenrouten ausgearbeitet wurde. Als Grundphilosophie besteht der Ansatz, dass Menschen «von 8 bis 80» ein sicheres und komfortables Velofahren ermöglicht werden soll.

Die radialen Velohaupttrouten stellen die Verbindung zwischen dem Zentrum und den verschiedenen Stadtteilen sicher und knüpfen an die regionalen Velokorridore der Nachbargemeinden an.

Im Zuge des RGSK II wurde mittels Studien für mehrere Korridore die jeweils geeignete Linienführung für eine Weiterentwicklung des Velohaupttroutennetzes in die Region herausgearbeitet. Die Veloalltagsrouten mit erhöhtem Standard der Region Bern-Mittelland verlaufen entlang der wichtigen MIV- und ÖV-Korridore. Sie stellen damit eine Alternative zum MIV dar und tragen zur Entlastung der ÖV-Strecken bei. Tangentiale Verbindungen und Nebenrouten komplettieren das Velonetz und gewährleisten kurze, direkte Wege zwischen den Gemeinden und Korridoren.

Der Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern (2019, zurzeit in Vernehmlassung) greift die zusätzliche Netzhierarchie-Stufe ebenfalls auf: Innerhalb der Agglomerationen sind Korridore definiert, welche für Vorrangrouten zu prüfen sind. Die in der Region Bern-Mittelland prioritären radialen Verbindungen wurden aus dem RGSK II übernommen und sind im Sachplan Veloverkehr enthalten.

Im RGSK 2021 wird für eine bessere Lesbarkeit und Vereinheitlichung die Bezeichnung Velohaupttrouten verwendet.

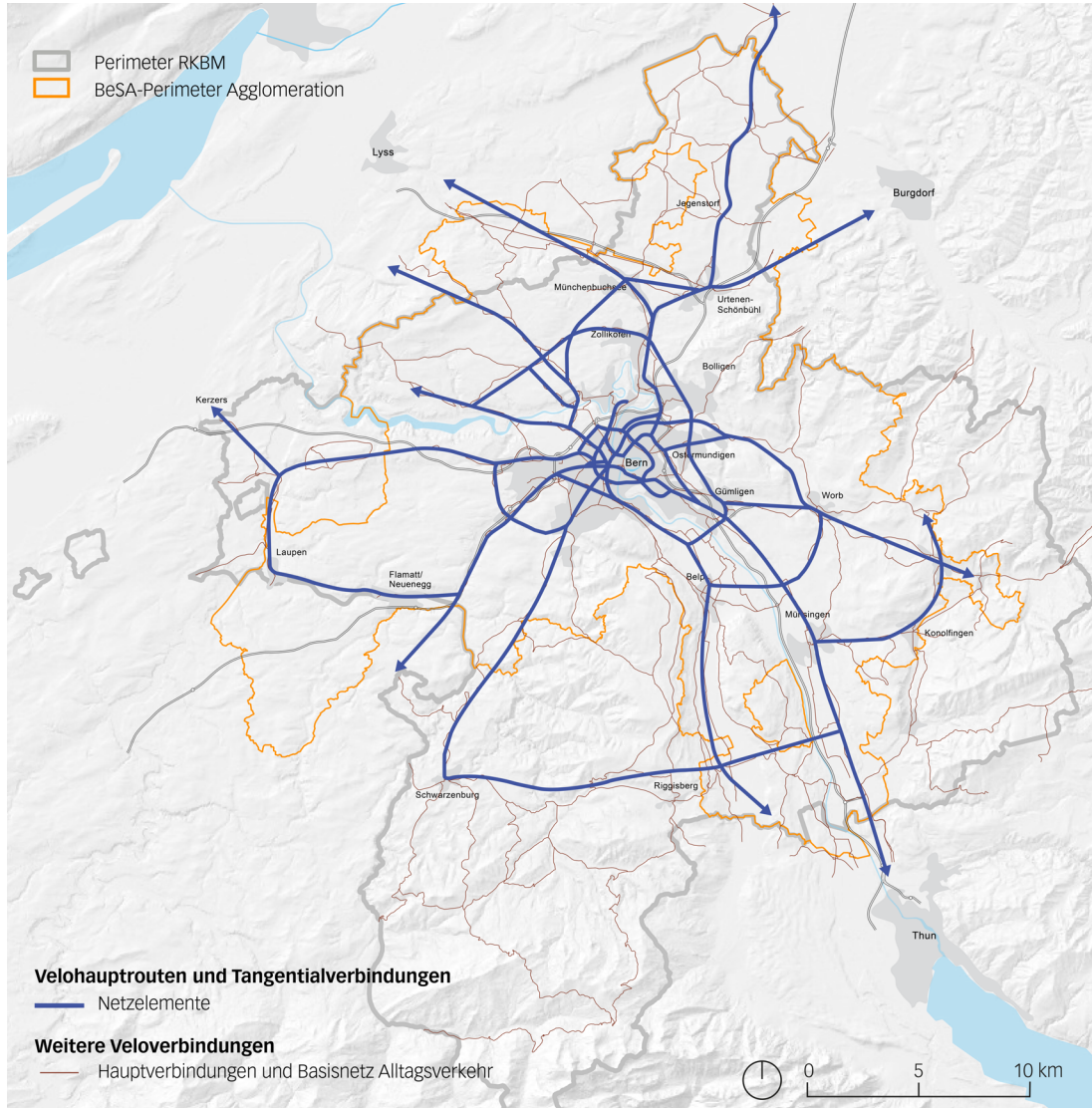


Abb. 39 Regionale Velonetzung: Velohaupttroutennetz Region Bern.

Die Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit von Strassen für den Veloalltagsverkehr erfolgt zum einen laufend bei Sanierungs- und Umgestaltungsprojekten für den Gesamtverkehr (z. B. im Rahmen des Doppelspurausbaus Moosseedorf–Zollikofen, Umgestaltung Zentrum Worb) und zum anderen durch Projekte mit dem Veloverkehr als treibende Kraft des Sanierungsprojektes (z. B. Velohaupttroute Wankdorf).

Bisher konnten in der Agglomeration Bern folgende wichtige Velohaupt-  
routen(-elemente) für die Förderung des Veloverkehrs umgesetzt werden:

- Bern Bahnhof–Bahnhof Wankdorf (2016); Lorrainebrücke (2019)
- Bern–Köniz (2019)
- Velogegenverkehr Schwarztorstrasse in Bern (2019)
- Velohauptroute Bern–Ostermundigen, Teil Bern (2019)
- Velohauptroute Bern Bethlehem–Bern Brünnen (ab 2020)
- Velohauptroute Bern Bollwerk–Stadtgrenze zu Ostermundigen (exkl. Guisanplatz)

Zurzeit befinden sich weitere Velohaupttrouten in der Planung, wo die Um-  
setzung ab 2024 startet:

- Worb–Deisswil
- Jegenstorf–Fraubrunnen–Bätterkinden–Lohn
- Korridor Raum Zollikofen
- Korridor Gürbetal
- Korridor Kehrsatz–Belp Zentrum/Belp Flughafen–Viehweid–Münsingen
- Korridor Konolfingen
- Korridor Halenbrücke–Uetligen/Ortschwaben

Diverse Routenabschnitte in der Stadt Bern, welche Bestandteil des Velo-  
haupttroutennetzes sind, werden in Teilprojekten oder im Rahmen von Ge-  
samtprojekten umgesetzt.

Veloverleihsystem 2018 wurde in der Stadt Bern ein flächendeckendes Veloverleihsystem mit  
160 Standorten und 1'600 Velos gestartet; anvisiert wird der Ausbau auf  
2'000 Velos an 200 Standorten. Der Ausbau erfolgt kontinuierlich.  
Mit dem Veloverleihsystem können die hochfrequentierten ÖV-Linien und  
Veloparkierungsstandorte entlastet werden respektive kann die «letzte  
Meile» bequem zurückgelegt werden. Durch das engmaschige Standort-  
netz – im Idealfall alle 200 bis 300 m – bietet das System eine grosse Flexi-  
bilität. Zu jeweils 50 % stehen Velos ohne Tretunterstützung und E-Bikes  
mit einer Unterstützung bis zu 25 km/h zur Verfügung.

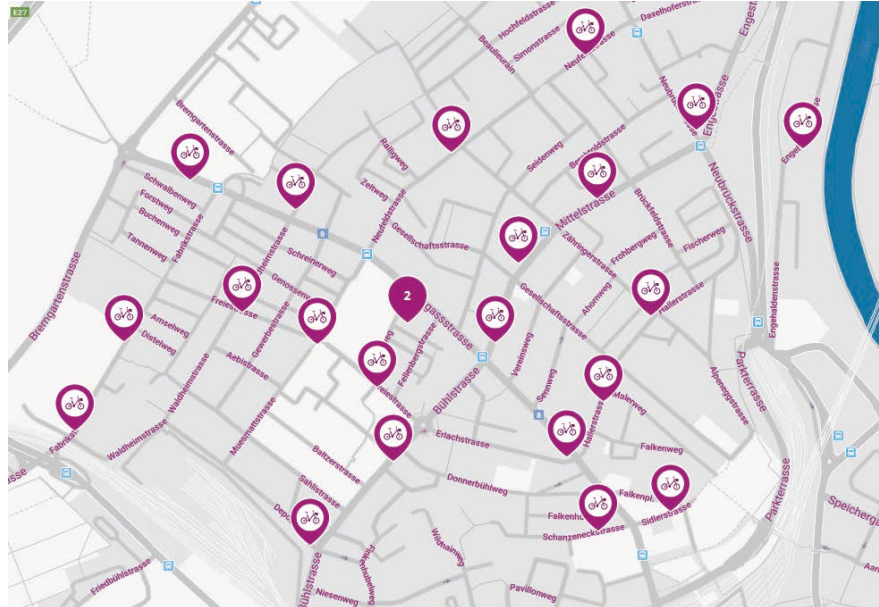


Abb. 40 Ausschnitt Standorte PubliBike in der Länggasse, Bern (www.publibike.ch; Stand 11.2019).

Eine Ausweitung auf das Gemeindegebiet von Köniz hat bereits stattgefunden; dort befinden sich seit März 2019 13 Stationen. Die weiteren Hauptkern-Gemeinden Ostermundigen, Muri und Ittigen sind in den sukzessiven Planungs- und Ausbauprozess involviert.

Aufenthalts- und Begegnungsorte

Für die meisten Verkehrsteilnehmenden stellt der Strassenraum einen Verbindungsweg dar, auf dem sie sich in relativ kurzer Zeit entlang bewegen. So ist die Aufenthaltsqualität einer Strasse beispielsweise für den MIV eher von untergeordneter Priorität, und auch Velofahrende bewegen sich in der Regel zügig durch die Strasse.

Fussgänger/innen und Nutzende des öffentlichen Verkehrs verbringen dagegen mehr Zeit in den einzelnen Strassenräumen: beim Spaziergang, auf dem Weg zur ÖV-Haltestelle, beim Warten auf Bekannte usw. Im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten wird daher für Fussgänger/innen der Fokus zunehmend auf eine gute Aufenthaltsqualität gelegt.

Im dicht bebauten Raum ist der Platz für eine qualitätsvolle Aufenthaltsfläche jedoch knapp. Viele Städte nehmen aktuell auch kleine Potenzial- bzw. Restflächen im Strassenraum ins Visier, um z. B. mit Pocket Parks, platzsparendem Sitz- und Spielmöbiliar oder Bepflanzungen die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Die Stadt Bern hat die Entwicklung von fussgängerfreundlichen Aufenthalts- und Begegnungsorten in ihrem Richtplan Fussverkehr verankert und sieht u. a. in der Innenstadt und ihren Verdichtungs- und Umstrukturierungsräumen (Chantiers) grosse Potenziale zur Umgestaltung und Aufwertung.



### 3.4.6 Öffentlicher Verkehr

Basisnetz ÖV

Das Basisnetz des öffentlichen Verkehrs entspricht dem aktuellen ÖV-Streckenangebot. Es setzt sich aus den bestehenden Bahn-, Tram- und Buslinien zusammen.

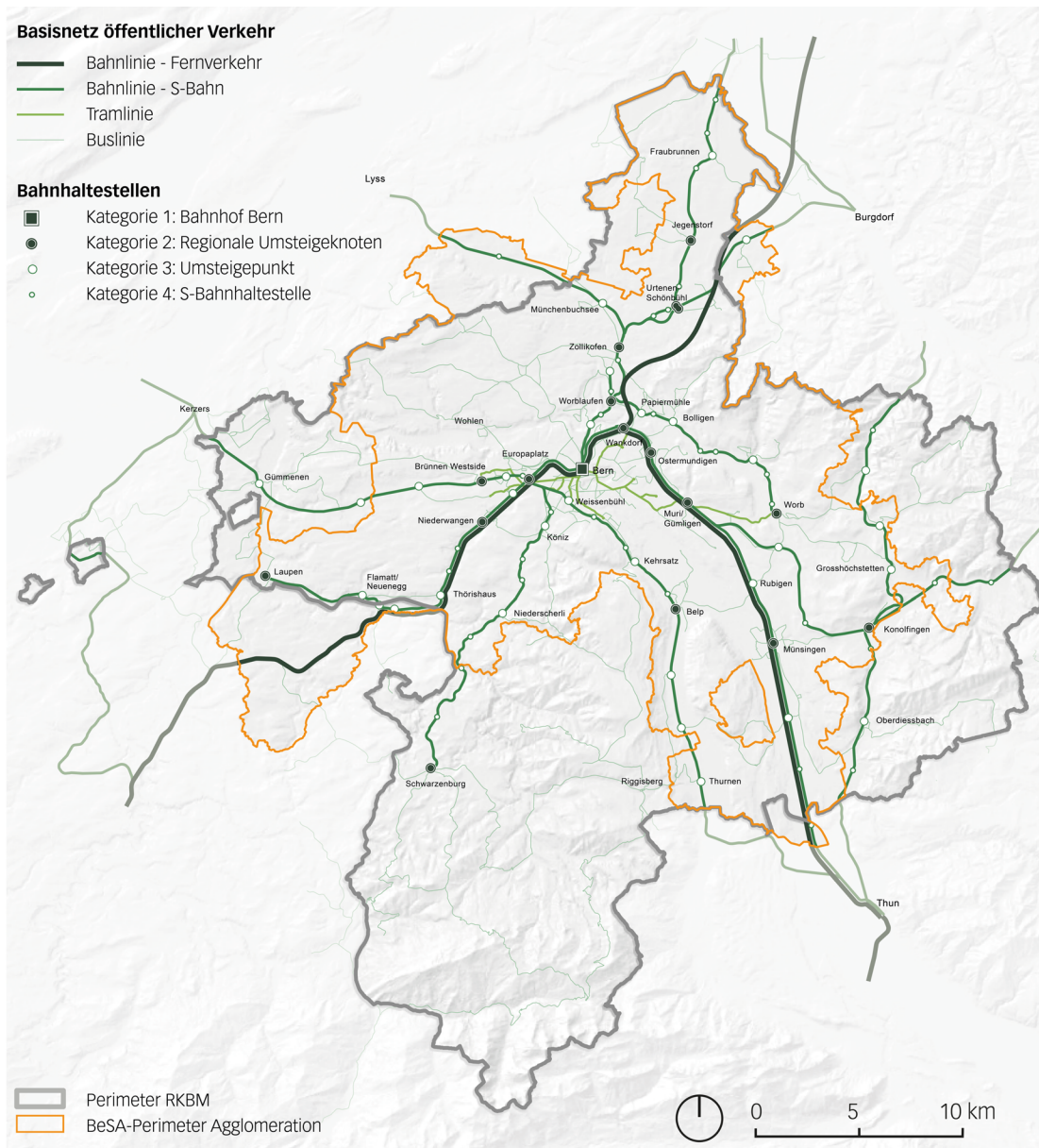


Abb. 41 Basisnetz öffentlicher Verkehr (Stand 2019).

Nachfrage

In Ergänzung zu den Ausführungen in den Kapiteln 3.4.2 bis 3.4.4 zum ÖV-Anteil des Modal Split wird im Folgenden die linienspezifische Nachfrage im öffentlichen Verkehr weiter vertieft.

Regional- und  
Fernverkehr

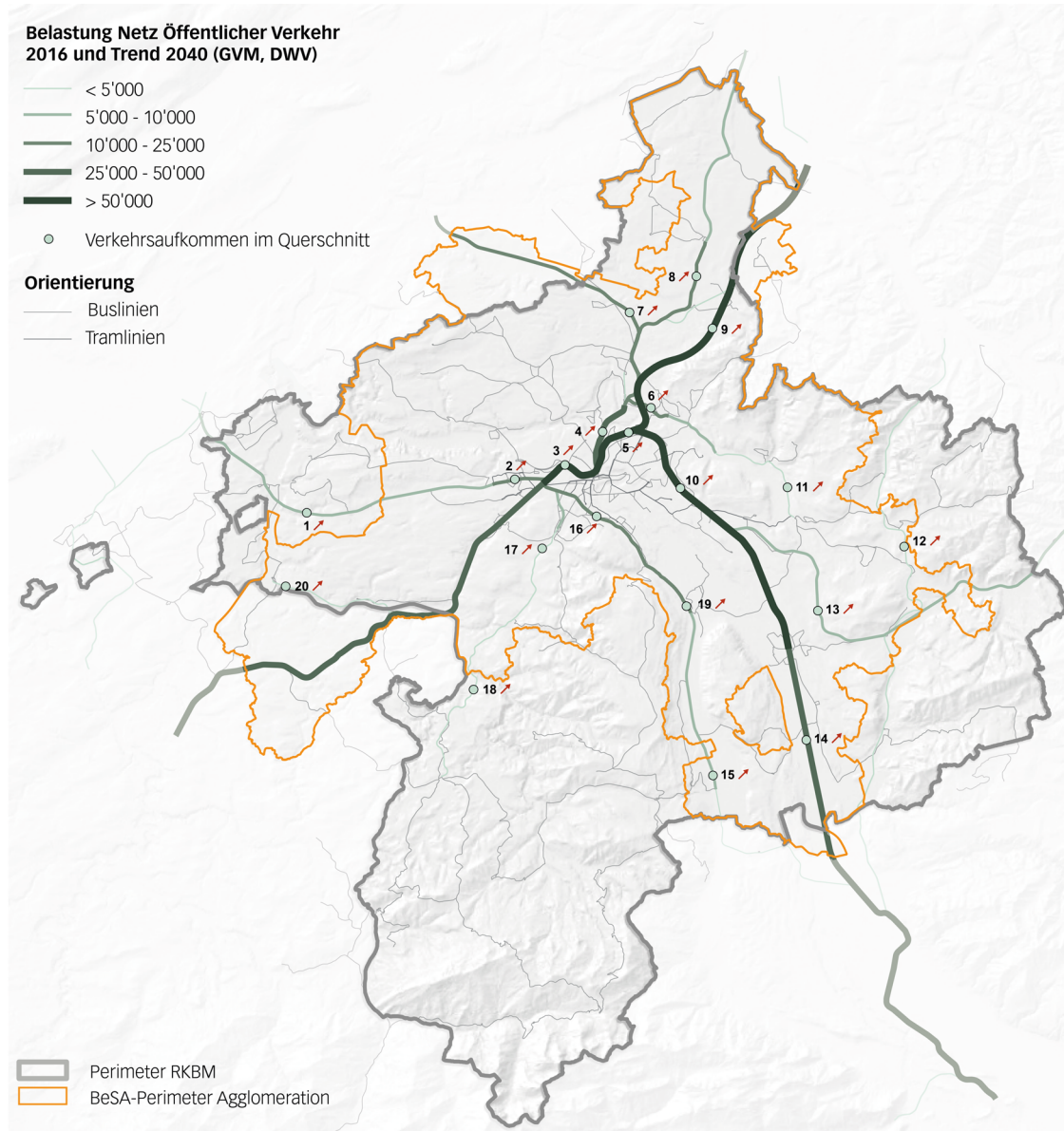
Im öffentlichen Verkehr ist sowohl im urbanen Zentrum wie auf den Zufahrtsachsen eine sehr hohe Nachfrage festzustellen. Der Bahnhof Bern SBB zählte im 2018 (DWV) täglich 206'000 ein-/aussteigende Fahrgäste; hinzu kommen die bis zu 60'000 Fahrgäste des Bahnhofs Bern RBS.

Beim Bahnverkehr ist auf dem Abschnitt Bern–Wankdorf mit rund 180'000 Fahrgästen pro Tag (DWV 2016) die höchste Nachfrage zu verzeichnen; dies stellt eine Steigerung gegenüber 2012 dar (175'000 Fahrgäste). Die Zufahrtsstrecke im Westen weist mit rund 70'000 Fahrgästen pro Tag ein deutlich geringeres Fahrgastaufkommen als die Zufahrtsstrecke im Osten auf; hier besteht eine ähnlich hohe Passagierzahl wie im 2012. Auf beiden Zufahrtsstrecken wird bis 2040 mit einem deutlichen Anstieg von 80'000–100'000 Fahrgästen gerechnet.

Auf dem Meterspurnetz ist der Abschnitt Bern–Worblaufen mit rund 45'000 Passagieren pro Tag sehr stark frequentiert. Zwischen Worblaufen und Oberzollkofen sind über 20'000 Fahrgäste pro Tag zu verzeichnen.

Die Fernverkehrsstrecke Richtung Olten–Basel/–Zürich/–Luzern nutzen rund 92'000 Passagiere pro Tag, diejenige im Aaretal rund 50'000. Es folgen die Strecken in Richtung Freiburg mit ungefähr 35'000 Fahrgästen pro Tag sowie in Richtung Biel mit über 22'000 Fahrgästen pro Tag.

Die Strecke Richtung Neuenburg weist bis zu 10'000 Fahrgäste pro Tag auf. Auf den Strecken Bern–Gürbetal–Thun, Bern–Konolfingen und Bern–Schwarzenburg sind zwischen 5'000 und 10'000 Fahrgäste pro Tag zu verzeichnen. Auf diesen Strecken hat sich das Passagieraufkommen gegenüber 2012 nur gering verändert. Bis 2040 wird jedoch auch auf diesen Netzabschnitten mit einer deutlichen Zunahme gerechnet.



Nr.	Verkehrsentwicklung	Streckenabschnitt	GVM 2016	GVM 2040	Nr.	Verkehrsentwicklung	Streckenabschnitt	GVM 2016	GVM 2040
1	↗	Gümmenen - Rosshäusern	8'400	17'500	11	↗	Boll - Worb	2'850	3'750
2	↗	Bern Bümpliz Nord	12'650	24'400	12	↗	Biglen - Grosshöchstetten	1'550	2'000
3	↗	Bern Weyermannshaus	69'300	157'350	13	↗	Worb SBB - Tägertschi	8'700	17'850
4	↗	Bern - Bern Felsenau	46'200	47'900	14	↗	Münsingen - Wichtrach	45'750	62'550
5	↗	Bern - Bern Wankdorf	180'600	279'150	15	↗	Kaufdorf - Thurnen	4'000	6'050
6	↗	Worblaufen - Papiermühle	17'500	24'500	16	↗	Weissenbühl - Wabern	11'050	24'600
7	↗	Münchenbuchsee - Zollikofen	24'800	45'000	17	↗	Köniz - Moos	4'550	6'750
8	↗	Urtenen-Schönbühl - Jegenstorf	10'900	23'300	18	↗	Schwarzenbrücke - Lanzenhäusern	2'400	3'450
9	↗	Strecke Höhe Bäriswil	92'150	133'100	19	↗	Belp - Kehrsatz	10'100	19'100
10	↗	Ostermundigen - Gümliigen	61'000	91'400	20	↗	Laupen - Neueneegg	1'700	2'650

Abb. 42 Verkehrsbelastung ÖV-Basisnetz (Datengrundlage: GVM Kanton Bern, ÖV DWV, 2016 und Trend 2040).



### Kernagglomeration

Auf dem städtischen ÖV-Netz weist der Abschnitt Bahnhof–Hirschengraben die deutlich höchste Nachfrage auf (rund 85'000 Fahrgäste pro Tag). Dies stellt einen leichten Rückgang gegenüber 2012 dar (90'000 Fahrgäste pro Tag), was durch die wachsende Entwicklung des Veloverkehrs sowie mögliche Verlagerungen der Passagierströme erklärt werden könnte (z. B. wird von Süden kommend bereits am Hirschengraben ausgestiegen, anstatt bis zum Bahnhof Bern zu fahren).

In der Innenstadt verzeichnen die Linien in der Spital- und Marktgasse ebenfalls eine sehr starke Nachfrage (über 60'000 Fahrgäste pro Tag). Ausserhalb der Innenstadt ist z. B. die Effingerstrasse im Bereich Kocherpark mit rund 40'000 Fahrgästen pro Tag hoch frequentiert. Die Thunstrasse weist im Abschnitt Brunnadernstrasse–Thunplatz/Helvetiaplatz/Tierpark eine Nachfrage von über 28'000 Passagieren pro Tag auf. Die Strecken Richtung Länggasse (Universität) und Köniz (Dübystrasse) werden von durchschnittlich 17'000 Fahrgästen pro Tag genutzt.

Erfolgskontrollen  
Tramnetzerweiterungen

In den vorangegangenen Agglomerationsprogrammen stellten Tramnetzerweiterungen in der Kernagglomeration von Bern wichtige Bestandteile der Mobilitätsplanung dar.

Tram Bern West: Durch die Umstellung der Buslinien 13 und 14 auf Trambetrieb zu den Linien 7 (Bümpliz) und 8 (Bethlehem, Bern Brünnen) im Jahr 2010 hat sich die Verkehrssituation im Westen von Bern grundlegend geändert. Ausser Frage steht die grundlegende Zielerfüllung von Tram Bern West: Durch die Umstellung auf den Trambetrieb wurde die Transportkapazität im öffentlichen Verkehr erhöht. Damit konnte der Westen Berns seine Attraktivität als Wirtschaftsstandort steigern und die von langer Hand geplante Entwicklung auch tatsächlich stattfinden (Siedlungserweiterung Bern Brünnen inkl. Erlebnis- und Freizeitzentrum Westside). Bereits in der Wirkungskontrollperiode 2011–2013 stieg das Fahrgastaufkommen auf der Tramlinie 8 um bis zu 43 %, und es resultierte eine Reduktion des MIV-Aufkommens auf dem Strassennetz. Heute haben sich die Tramlinien als wichtige Elemente des Tramnetzes etabliert und tragen zu einer starken Vernetzung innerhalb der Stadt Bern bei.

Verlängerung Tramlinie 9: Die Tramlinie 9 verkehrt seit dem Jahresfahrplan 2013 bis zum Bahnhof Bern Wankdorf anstelle Guisanplatz Expo. Damit konnte eine Netzlücke im Tramnetz geschlossen und die Erschliessungsqualität für diesen Teilbereich des ESP Wankdorf deutlich verbessert werden. Wurden im Jahr nach der Inbetriebnahme rund 2'400 Fahrgäste pro Tag transportiert, so beträgt das Fahrgastaufkommen heute im Querschnitt bereits rund 4'500 Personen pro Tag. Die Entwicklungen im Bereich des Wankdorf Centers respektive Wankdorf Stadions und Wankdorf City (nördlich Bahnhof Wankdorf) tragen zur Zunahme des Passagieraufkommens bei.

Zukunft Bahnhof  
 Bern

Die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern ist Voraussetzung für das Funktionieren des Fernverkehrs und der S-Bahn in der Region Bern-Mittelland. Der Knoten ist der Schlüsselpunkt des öffentlichen Verkehrs in der Region und hat als zweitgrösster Bahnhof der Schweiz eine nationale Bedeutung.

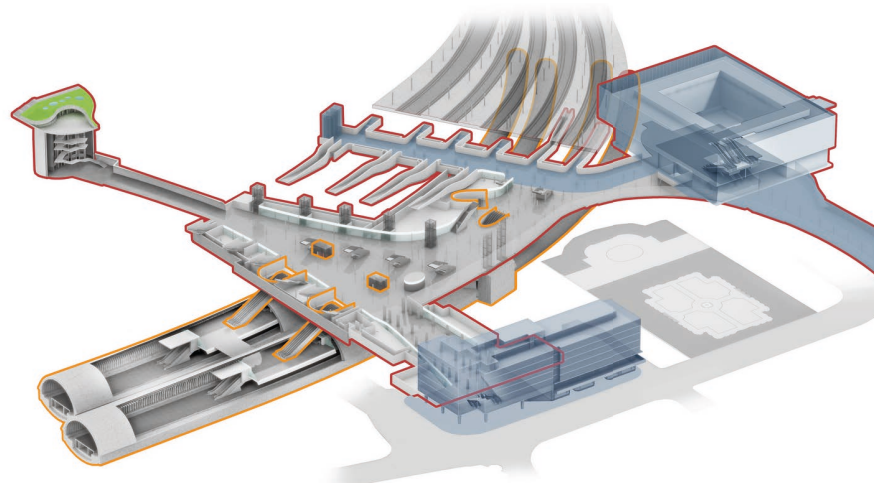


Abb. 43 Sicht auf die SBB-Passagen (rot) und den neuen RBS-Bahnhof (orange)  
 (Quelle: www.zukunftbahnhofbern.ch).





- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>● <b>Baustein 1</b></p> <p>Verkehrsmassnahmen im Umfeld Bubenbergplatz</p>  | <p>● <b>Baustein 2</b></p> <p>Neugestaltung Hirschengraben, Personenpassage sowie Option Velostation</p>  | <p>● <b>Baustein 3a</b></p> <p>Anpassung der Knoten und Lichtsignalanlagen rund um den Bahnhof</p>  |
| <p>● <b>Baustein 3b</b></p> <p>Verkehrsmassnahmen im Umfeld Henkerbrünkli</p>  | <p>● <b>Baustein 4</b></p> <p>Verkehrsmassnahmen im Umfeld Zugang Länggasse</p>                           | <p>● <b>SBB</b></p> <p>Publikumsanlage SBB mit neuen Bahnhofzugängen Bubenberg und Länggasse</p>   |

Abb. 44 Die Bausteine der Projekte in der Stadt Bern im Rahmen von Zukunft Bahnhof Bern Stadt (ZBBS) (Quelle: www.zukunftbahnhofbern.ch).

Das Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) ist jedoch auch wegweisend für die Neuorganisation und Optimierung des innerstädtischen Verkehrssystems sowie des öffentlichen Raums der Stadt Bern. In mehreren Etappen werden bis 2027 die Publikumsanlagen der SBB erweitert, der RBS-Bahnhof neu positioniert, neue Zugänge vom und zum Bahnhof Bern geschaffen, das Veloparkierungsangebot ausgebaut sowie der Strassen- und öffentliche Raum im Bahnhofsumfeld umgestaltet.

Fernverkehr und  
S-Bahn-Angebot  
sowie STEP

Um die Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes zu erhöhen, sind verschiedene Infrastrukturprojekte notwendig oder wurden bereits realisiert.

Im Westen von Bern hat die 2018 erfolgte Inbetriebnahme des neugebauten Rosshäuserntunnels einen Halbstundentakt der S-Bahn ermöglicht. Das Projekt ersetzte eine einspurige und kurvenreiche Strecke inkl. sanierungsbedürftigem Tunnel und erhöht neu merklich die Erschliessungsqualität der Gemeinden entlang der S-Bahn-Linie. Zusammen mit dem Projekt Erneuerung Saaneviadukt vollendet die BLS damit bis 2021 die durchgehende Doppelspur von Bern bis Gümmenen, wodurch künftige Angebots-erweiterungen möglich sind.

Neben den Arbeiten zu ZBB sind weitere Massnahmen notwendig, welche Teil des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) sind. Hierzu gehören neben der Entflechtung Wylerfeld östlich vom Bahnhof Bern (Inbetriebnahme Ende 2022) auch im Horizont 2030 die Entflechtungen Holligen, Wankdorf Süd und Gümligen sowie die Wendegleise in Münsingen und Bern Brünnen. Diese Projekte tragen deutlich zur Erhöhung der Kapazitäten auf den Zufahrtsachsen zum Bahnhof Bern bei. So reduziert beispielsweise die Entflechtung Wylerfeld die Nachteile der Kopfbahnhofsituation im Bahnhof Bern, die für Fernverkehrszüge auf den Nord-Süd- und Ost-Süd-Verbindungen besteht. Dank dieser Entflechtung entfällt das mehrfache Kreuzen der Züge zwischen den Bahnhöfen Bern und Bern Wankdorf, was bisher insbesondere bei Verspätungen zu Folgeeffekten führte («Abkreuzungskonflikte»). Das Projekt Bern West, Leistungssteigerungen, welches u. a. die Entflechtung Holligen beinhaltet, ermöglicht eine niveaufreie Entflechtung der Strecken Bern–Fribourg und Bern–Gürbetal/–Neuenburg. Durch die Entflechtungen kann der Betriebsablauf optimiert und eine höhere Pünktlichkeit und Taktverdichtungen bei der S-Bahn erzielt werden. Die Entflechtungen stellen grundlegende Voraussetzungen für die Bewältigung der Nah- und Fernverkehrsströme sowie des Güterverkehrs dar.

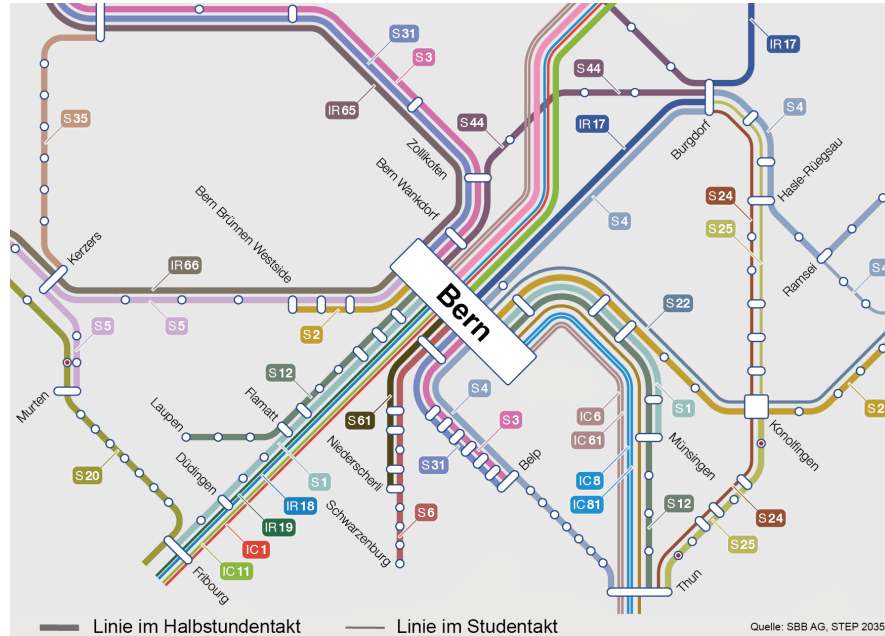


Abb. 45 ÖV-Angebotskonzept 2035 in der Agglomeration Bern; nicht dargestellt ist das RBS-Meterspurnetz (Quelle: SBB AG, ergänzt Metron).

Die Schlüsselprojekte ZBB und Entflechtungen Wylerfeld und Holligen stellen sicher, dass das Fernverkehrs- und S-Bahn-Angebot der wachsenden Nachfrage entsprechend ausgebaut werden kann. Hierzu sollen innerhalb der Agglomeration Bern und in den Verbindungen mit weiteren Agglomerationen Taktverdichtungen wie folgt erzielt werden:

- Viertelstundentakt im Fernverkehr Bern–Fribourg und Bern–Zürich;
- Viertelstundentakt im Regionalverkehr Bern–Burgdorf;
- Viertelstundentakt im S-Bahn-Netz der Kernagglomeration sowie
- Halbstundentakt im Grossraum Bern

Zudem soll mit grösseren und längeren Zügen die Kapazität erhöht werden.

Weitere wichtige Anliegen zur Entwicklung der S-Bahn betreffen folgende Punkte:

- Weiterentwicklung City-Schiene:
  - Ziel des Grundkonzepts City-Schiene ist es, sämtliche S-Bahnen der Normalspur zwischen Wankdorf und Ausserholligen durchzubinden. Das bedingt die Verschiebung des Bahnhofs Stöckacker zum Europaplatz hin. Dadurch lassen sich die Umsteigebeziehungen am Europaplatz zwischen den S-Bahn-Linien, aber auch auf die Feinverteiler verbessern. Eine zusätzliche Qualität, und entsprechend zu prüfen, ist ein Halt von RE-Zügen an den beiden Bahnhöfen Wankdorf und Europaplatz. Mit der Erweiterung zur City-Schiene Plus werden weitere Bahnhöfe in das Konzept eingebunden (z.B. Ostermundigen).

- Beide Massnahmen tragen zur Stärkung der Bahnhöfe Wankdorf und Europaplatz bei, die beide zu einem multimodalen Mobilitäts-hub ausgebaut werden sollen und hierzu mit einer grossen Auswahl an Angeboten für die Feinverteilung ausgestattet werden sollen (Fokus auf bestmögliche Anbindung mit Tram/Bus/Velo sowie Sharingangebote für individuelle E-Mobilität und weitere Serviceangebote).
- Bahnhof Weissenbühl: Es ist zu prüfen, wie die Anbindung des Bahnhofs Weissenbühl an den Feinverteiler verbessert werden kann. Noch offen ist die Art der Optimierung (bessere Fussweganbindung, Taktverdichtung).

Netzstrategie ÖV  
Kernagglomeration  
Bern

Vor dem Hintergrund des erwarteten Wachstums der ÖV-Nachfrage und des Ausbaus des Bahnhofs Bern und des entsprechenden Fernverkehrs- und S-Bahn-Angebots stellt sich auch die Frage nach der zukünftigen Ausgestaltung des Tram- und Hauptbusliniennetzes in der Kernagglomeration Bern. Das Projekt Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern entwirft hierzu ein Zielbild 2040 für das Tram- und Hauptbusliniennetz.

Eine zentrale Rolle spielt dabei die zukünftige ÖV-Erschliessung zwischen Bern und Köniz in der langen Frist. Hierzu gibt die Netzstrategie eine erste Antwort, indem zwei Varianten zur Diskussion gestellt werden: Die Variante «mit Tram Köniz» und die Variante «mit RBS-Verlängerung». Die Variantenwahl wird auch die zukünftige Erschliessung des Inselareals beeinflussen: Entweder über eine Kombination aus Tram und Doppelgelenkbus oder durch eine reine Doppelgelenkbus-Lösung. Im Rahmen entsprechender Zweckmässigkeitsbeurteilungen sollen diese strategischen Fragen in aller Tiefe untersucht und entsprechende Antworten gegeben werden können.

Die Netzstrategie ÖV zeigt schon jetzt, dass für diese Abklärungen korridorübergreifende Variantenbetrachtungen notwendig sein werden. So würde eine RBS-Verlängerung Richtung Köniz quasi eine neue City-Schiene in Nord-Süd-Richtung ermöglichen und nicht nur die Reisezeiten zwischen dem Raum Köniz und dem HB Bern, sondern auch Richtung Zollikofen/Ittigen massiv reduzieren. Ebenso wäre zu prüfen, wie die Siedlungsentwicklung im Sinne eines Zielszenarios auf solche Angebotsverbesserungen ausgerichtet werden könnte.

Die zukünftige Ausgestaltung des Tram- und Busnetzes hängt aber nicht nur von der Frage der zukünftigen ÖV-Erschliessung Richtung Köniz ab. Wichtige, zu klärende Fragen betreffen folgende Punkte:

- Linienführung der zweiten Tramachse: Neben der ursprünglich diskutierten Führung einer zweiten Tramachse durch die Innenstadt steht als Alternative dazu immer stärker die Führung einer zweiten Tramachse via Lorrainebrücke und Viktoriarain zur Diskussion. Auch hier sind die definitiven Entscheide noch nicht gefallen.
- Tangentialverbindungen:
  - Osttangente: Unbestritten und in der Netzstrategie ÖV auch entsprechend aufgenommen ist der Ausbau des ÖV-Angebots auf der Osttangente. Das betrifft die Verbindung ab S-Bahnhof Wankdorf via Guisanplatz Richtung Ostring. Mit der Realisierung des Bypass Ost

könnte eine solche Tramlinie idealerweise via die zu einer Stadtstrasse zurückgebaute heutige Autobahn A6 geführt werden.

- Südtangente: Wie beim MIV fehlt auch für den ÖV eine leistungsfähige Südtangente im Kernraum der Agglomeration Bern. Mit einer Südtangente könnte auf einem Korridor, der vergleichsweise MIV-lastig und bei dem das Strassennetz teilweise stark überlastet ist, eine neue direkte ÖV-Verbindung geschaffen werden. Die Ausgestaltung einer solchen Südtangente soll deshalb vertieft und im Zusammenhang mit dem Gesamtnetz überprüft werden. Schon jetzt ist klar, dass sich als einzige einigermaßen realistische Option eine Führung über die Monbijoubücke anbietet. Gegen Westen und gegen Osten sind jeweils verschiedene Linienführungen (Äste) denkbar.
- Westtangente: Schliesslich ist auch die Realisierung eines attraktiven Angebots zwischen Brünnen und Köniz im Sinne einer Westtangente zu prüfen. Ein wichtiger Mosaikstein wäre dabei, die Endhaltepunkte Bümpliz und Brünnen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung Brünnen Süd miteinander zu verknüpfen, indem die Linie 7 bis nach Brünnen verlängert wird.

Wie schon erwähnt, spielen Annahmen zur zukünftigen Lage der Siedlungsschwerpunkte für die Ausgestaltung des ÖV-Netzes eine wesentliche Rolle. Entsprechende Grundlagen werden im vorliegenden RGSK 2021 in der Trendanalyse zur Siedlungsentwicklung und im Zukunftsbild definiert.

Da der zukünftige Ausbau des ÖV-Angebots in der Kernagglomeration wesentlich davon abhängt, wo räumlich das Siedlungswachstum stattfinden wird, wird an dieser Stelle auf folgende Aspekte hingewiesen:

- Ost: Eine starke Siedlungsentwicklung im Murifeld im Zusammenhang mit der Realisierung des Bypass-Ost könnte die Attraktivität einer Süd- und Osttangente massgeblich erhöhen.
- Europaplatz-Ausserholligen: Eine starke Siedlungsentwicklung im Einzugsgebiet des ÖV-Knotens Europaplatz stärkt die City-Schiene und die am Europaplatz angeschlossenen Tram- und Buslinien.
- Köniz/Süd: Eine gezielte Siedlungsentwicklung in Köniz und im angrenzenden Korridor Richtung Schwarzenburg könnte die Attraktivität einer RBS-Verlängerung und einer City-Schiene Nord-Süd verbessern.

Regionales Angebotskonzept

Das regionale Angebotskonzept wird durch die RKBM alle vier Jahre aktualisiert, mit dem Ziel, die Tram-, Bus-, Postauto- und S-Bahn-Angebote bezüglich Nachfrage zu überprüfen und zu optimieren. Mit dem regionalen Angebotskonzept 2022–2025 strebt die RKBM zahlreiche Anpassungen und Ausbauten auf Linien in der Stadt, Agglomeration und im ländlichen Raum an. So schlägt sie für verschiedene Linien ein verbessertes Abend- und Wochenendangebot sowie Taktverdichtungen vor.

Buslinien in der Nacht: Moonliner

Seit gut 20 Jahren verkehren insgesamt 43 Nachtlinien unter dem Markennamen Moonliner in und zwischen den Grossräumen Bern, Biel, Thun und Solothurn sowie im Berner Oberland. Noch bis Ende 2021 gilt ein spezieller Zonentarif, welcher ab 2022 entfällt; die Nachtbusse werden gemäss ÖV-

Angebotsbeschluss 2022–2025 in das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs aufgenommen.

Die RKBM und die Nachtliniengesellschaft (NLG) als Betreiberin des Moonliner haben in einer gemeinsamen Studie Möglichkeiten zur Verbesserung des Moonliner-Angebots ausgelotet. Denn seit mehreren Jahren stagnieren die Fahrgastzahlen auf vielen Moonliner-Linien oder nehmen sogar ab; teilweise können die Linien nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben werden. Ziel der Studie war es, den Moonliner in der Region Bern-Mittelland weiterzuentwickeln und für die zukünftigen Herausforderungen fit zu machen. Die Studie zeigt auf, wie das Moonliner-Angebot im Perimeter der RKBM wieder zu einem gut nachgefragten und wirtschaftlichen Produkt weiterentwickelt werden soll. Auf Basis dieser Studie rollte der Kanton Bern das Konzept auf die anderen Regionen im Kanton Bern aus; dies in Abstimmung mit den Nachbarkantonen.

Mittel- bis längerfristig kann jedoch davon ausgegangen werden, dass in den wichtigsten Bedienungskorridoren die S-Bahn das richtige Betriebsmittel darstellen wird. Dannzumal wird die Bestellung und Finanzierung des Nachtangebots nach dem ordentlichen Finanzierungsmodell des bestellten Regelangebots erfolgen müssen.

Bei mindestens gleichbleibendem Mitteleinsatz wird die Angebotsqualität in der Gesamtbilanz gegenüber heute deutlich verbessert. Insbesondere für die potenzialträchtigen und nachfragestarken Einzugsgebiete der Stadt Bern und der angrenzenden Agglomerationsgemeinden verbessert sich das Angebot markant (weitgehend identisches Liniennetz Tagesbetrieb und Nachtangebot, stündliche Abfahrten Bahnhof Bern, Halbstundentakt auf wichtigen Gemeinschaftsstrecken). Die Überlandlinien bleiben +/- in der heutigen Form und ohne Angebotsabbau (Anzahl Abfahrten ab Bahnhof Bern) erhalten. Damit bleibt die wichtige Vernetzung zwischen Städten und den umliegenden Regionen sichergestellt.

Auf Veränderungen im Verhalten der Nutzer und/oder des Nutzerumfeldes (beispielsweise neue «Hotspots») kann kurzfristig und pragmatisch reagiert werden. Das vorgeschlagene Angebotskonzept ist sowohl zeitlich als auch örtlich aufwärtskompatibel ausbaubar.

Das neue Nachtangebot soll nur noch in den Nächten Freitag und Samstag betrieben werden. Die Bedürfnisse für ein Nachtangebot an Donnerstagen sind insgesamt gering und tendenziell rückläufig. Nacht-S-Bahnen gemäss Angebotsszenario 3 oder 4 (Bahn Kurz oder Bahn Lang) sollen erst mittel- bis längerfristig eingeführt werden, wenn die Nachfrage die Bahn als we-sensgerechtes Transportmittel rechtfertigt und die entsprechende Wirtschaftlichkeit gewährleistet ist.



### 3.4.7 Motorisierter Individualverkehr

Basisstrassennetz

Die Abbildung 46 zeigt das regionale Basisstrassennetz. Die RKBM hat die vorliegende Version mit dem Strassennetzplan 2014–2029 (Stand März 2021) des Kantons weitgehend abgestimmt.

Das Basisnetz wird bis spätestens zum Agglomerationsprogramm 5. Generation aktualisiert und auf verschiedenen Abschnitten geprüft werden, insbesondere der Bahnhofplatz Bern. Für die verkehrliche Nutzung der Achse Bubenbergplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk müssen die betrieblichen Anforderungen aus dem übergeordneten Projekt Zukunft Bahnhof Bern gewährleistet sein. Abschnitte, deren Netzfunktion zu prüfen sind, wurden in der Karte festgehalten. Eine Gesamterneuerung der Karte erfolgt im Anschluss.

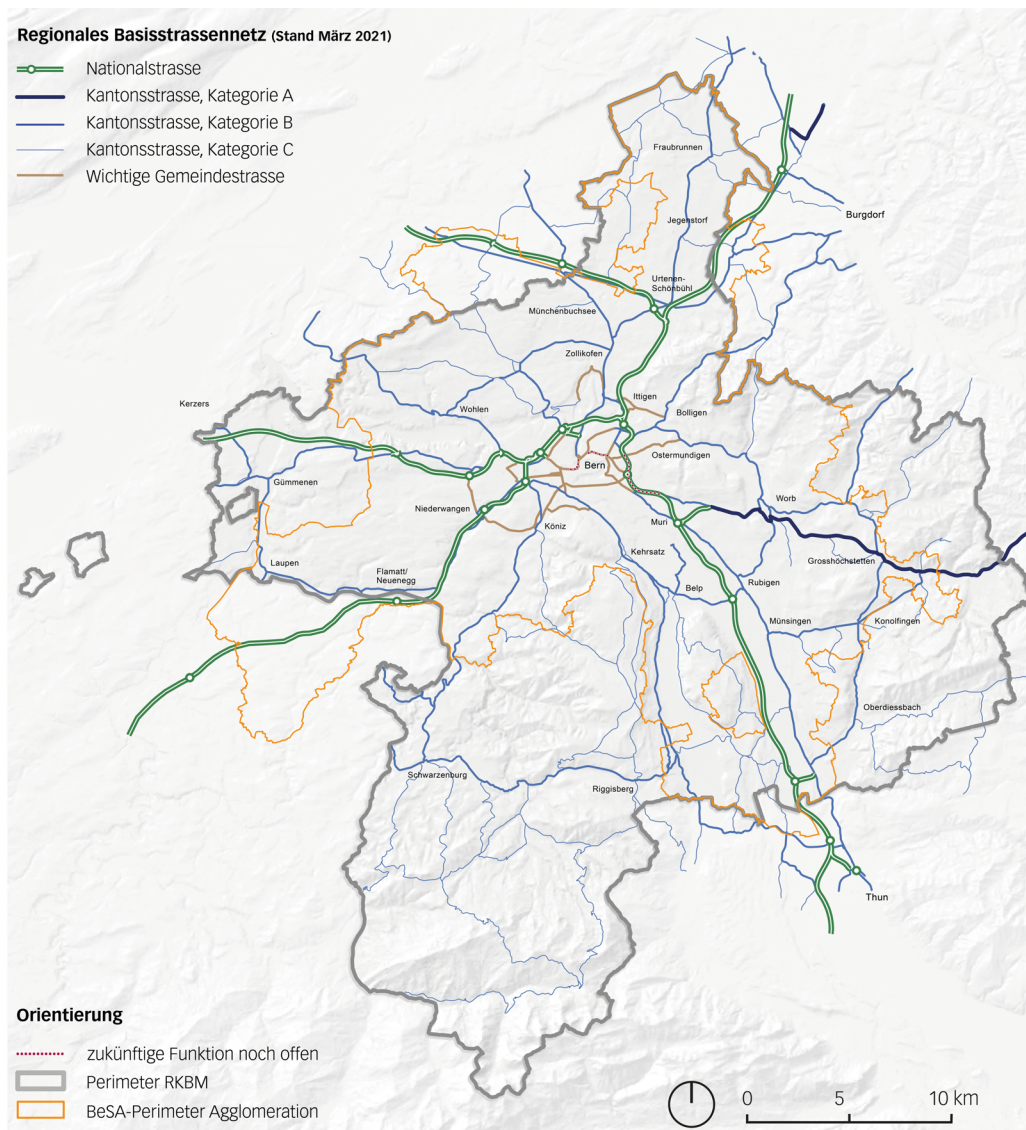


Abb. 46 Regionales Basisstrassennetz Stand 2021.



Das regionale Basisstrassennetz gliedert sich in folgende Kategorien:

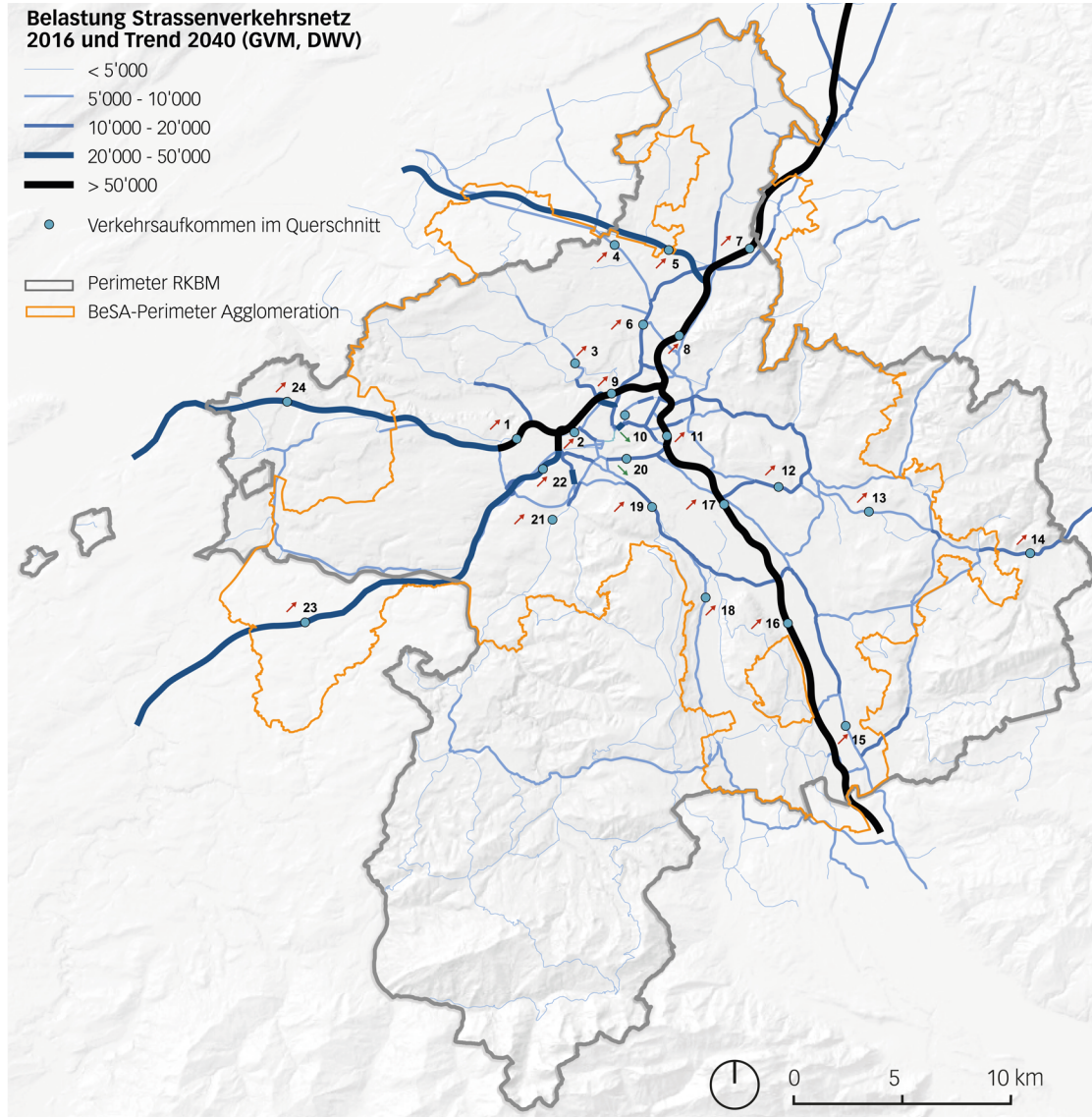
- Grundnetz des Bundes in der Region: Nationalstrassen mit Anschlüssen
- Kantonsstrassen:
  - Kantonsstrassen Kategorie A: Übergangnetz zum Grundnetz des Bundes
  - Kantonsstrassen Kategorie B: wichtige überörtliche Verbindungen aus kantonaler Sicht
  - Kantonsstrassen Kategorie C mit regionaler Verbindungsfunktion
- wichtige Gemeindestrassen: kommunale Strassen im Agglomerationskern, die aus regionaler Sicht eine überörtliche Funktion erfüllen – analog zu den Kategorien A und B. Dabei handelt es sich um regionale Verbindungsstrassen in der Stadt Bern und den übrigen Kerngemeinden sowie um weitere Gemeindestrassen in den Kerngemeinden, die der übergeordneten Verkehrslenkung dienen.

Verkehrsbelastung  
und Entwicklung

Stark belastet sind das Gebiet der Stadt Bern und die verschiedenen Einfallssachsen aus den Haupteinzugsgebieten. Im Agglomerationskern weisen die meisten Hauptverkehrsachsen Belastungen von über 15'000 Fahrzeugen pro Tag auf (durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV 2016). In der Stadt Bern weisen gemäss Gesamtverkehrsmodell einige Strassen gar Belastungen in der Grössenordnung von 20'000 Fahrzeugen pro Tag auf (z. B. Bolligenstrasse 25'000 Fz., Lorrainebrücke 22'600 Fz., Thunstrasse 21'800 Fz.). Die Ortszentren von Köniz und Wabern sind Belastungen von rund 17'700 Fahrzeugen pro Tag ausgesetzt.

Gemäss der Trendanalyse des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Bern ist in der Region bis 2040 insgesamt mit einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen (siehe Kapitel 3.4.3). Im Vergleich zum ÖV und zum Veloverkehr fällt allerdings das MIV-Wachstum deutlich geringer aus und im Binnenverkehr der Stadt Bern nimmt das MIV-Aufkommen sogar ab. Insgesamt wird bis 2040 mit einem MIV-Wachstum von gut 8 % für Fahrten mit Ziel und Quelle innerhalb der Region und von fast 20 % für Fahrten mit Ziel oder Quelle ausserhalb der Region gerechnet.

Auf das Strassennetz heruntergebrochen bedeutet dies vor allem eine starke Verkehrszunahme auf dem Nationalstrassennetz (z. B. A1 Neufeld und Grauholz je +10 %, A6 Ostring +6 %, A12 Bümpliz +23 %) sowie auf den Hauptverkehrsachsen der Agglomerationsgemeinden (z. B. Worbsstrasse in Rüfenacht und Bielstrasse in Münchenbuchsee je +20 %).



Nr.	Verkehrsentwicklung	Gemeinde	Ort	GVM 2016	GVM 2040	Nr.	Verkehrsentwicklung	Gemeinde	Ort	GVM 2016	GVM 2040
1	↗	Bern	A1 (Brünnen)	42'500	52'300	13	↗	Worb	Luzernstrasse	8'600	10'400
2	↗	Bern	Murtenstrasse	7'600	8'700	14	↗	Bowil	Langnaustrasse	11'400	12'800
3	↗	Kirchlindach	Bernstrasse	6'200	7'400	15	↗	Wichtrach	Thunstrasse	8'600	9'000
4	↗	Münchenbuchsee	Bielstrasse	8'400	10'100	16	↗	Münsingen	A6	58'400	61'900
5	↗	Wiggiswil	A6	35'100	40'600	17	↗	Muri bei Bern	A6	65'200	71'300
6	↗	Zollikofen	Bernstrasse	18'700	19'400	18	↗	Belp	Bernstrasse	6'600	7'300
7	↗	Mattstetten	A1 (Bäriswil)	84'600	97'100	19	↗	Köniz	Seftigenstrasse	11'400	12'200
8	↗	Iltigen	A1 (Grauholz)	114'800	126'800	20	↘	Bern	Monbijoubücke	18'700	10'700
9	↗	Bern	A1 (Neufeld)	112'900	124'800	21	↗	Köniz	Schwarzburgstrasse	7'200	7'900
10	↘	Bern	Lorrainebrücke	22'600	17'200	22	↗	Bern	A12 (Bümpliz)	51'300	63'500
11	↗	Bern	A6 (Ostring)	80'600	98'500	23	↗	Wünnewil - Flamatt	A12	27'700	38'600
12	↗	Worb	Worbstrasse	14'100	17'100	24	↗	Wileroltigen	A1	33'700	42'500

Abb. 47 Verkehrsbelastung Basisnetz (GVM Kanton Bern, DWV 2016 und Trend 2040).

Der allgemeinen Verkehrszunahme steht eine tendenzielle Verkehrsabnahme auf dem Basisstrassennetz der Stadt Bern entgegen. Die Ausführungen in den Kapiteln 3.4.2 bis 3.4.4 haben gezeigt, dass der MIV-Binnenverkehr der Stadt Bern bis 2040 um 27 % abnimmt und der Ziel-/Quellverkehr aus den verschiedenen Korridoren um 6 % wächst. Im städtischen Binnenverkehr wird mit einem Rückgang der Anzahl MIV-Wege von 43 % auf 29 % gerechnet.

Die prognostizierte Abnahme des MIV-Binnenverkehrs spiegelt die Mobilitätsstrategie der Stadt Bern wider, welche sich gemäss dem Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK) als Stadt der kurzen Wege positionieren möchte und als Velo- und ÖV-Stadt auf eine stadtverträgliche Mobilität setzt. Bereits heute zeigt sich eine Fortsetzung des Trends einer weiterhin abnehmenden Bedeutung des eigenen Autos in der Stadt Bern.

Haushalte ohne Auto	2005	2010	2015
Stadt Bern	44 %	53 %	57 %
Agglomeration Bern	13 %	16 %	16 %
Region Bern (RKBM)	28 %	31 %	33 %
Schweiz	19 %	20 %	22 %

Tab. 36 *Mobilität in der Region Bern/Mikrozensus 2005/2010/2015, BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV).*

Die Tabelle zeigt, dass beispielsweise 57 % der Stadtberner Haushalte und 16 % der Haushalte in der Agglomeration Bern im 2015 kein eigenes Fahrzeug besaßen. Durch Carsharing, Geschäfts- und Dienstwagen oder Fahrzeugen von Verwandten hat jedoch ein Grossteil aller Haushalte Zugang zu Fahrzeugen: In der Stadt Bern haben 50 % der Haushalte jederzeit Zugang zu einem Auto und 38 % eines nach Absprache; in der Agglomeration Bern sind es 73 % (immer verfügbar) respektive 23 % (nach Absprache).

Verkehrssicherheit  
 und Unfallgeschehen

Die Erhöhung und Verbesserung der Verkehrssicherheit findet innerhalb der Region Bern auf verschiedenen Ebenen statt: Angefangen mit den Verkehrsinstruktionen für Schüler/innen oder Senior/innen durch die Kantonspolizei Bern, über Sensibilisierungskampagnen von Gemeinden/Kanton/Institutionen bis hin zur Sanierung und Aufwertung von Strassenräumen.

Bei Verkehrsinfrastrukturprojekten setzt der Kanton z. B. auf seine Standards für Kantonsstrassen. Durch die klar definierten Kriterien wird gewährleistet, dass die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden bewertet wird und notwendige Massnahmen ergriffen werden. Auch die Gemeinden im Kanton nutzen zunehmend diese Standards als eine ganzheitliche Bewertungsgrundlage.

Auf kantonaler Ebene finden des Weiteren regelmässig Auswertungen zum Unfallgeschehen statt. Der Kanton verwendet hierfür als einheitliches Analyse- und Management-Instrument das Black Spot Management.

Wurden an einem Standort drei oder mehr rechnerische Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertezwischenräumen (2011–2018) erfasst, so ist die Sanierung prioritär zu behandeln. Durch die Suche und systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten (USP) wird die Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen lokal verbessert. Weitere Detailauswertungen finden regelmässig auch in den einzelnen Gemeinden statt.

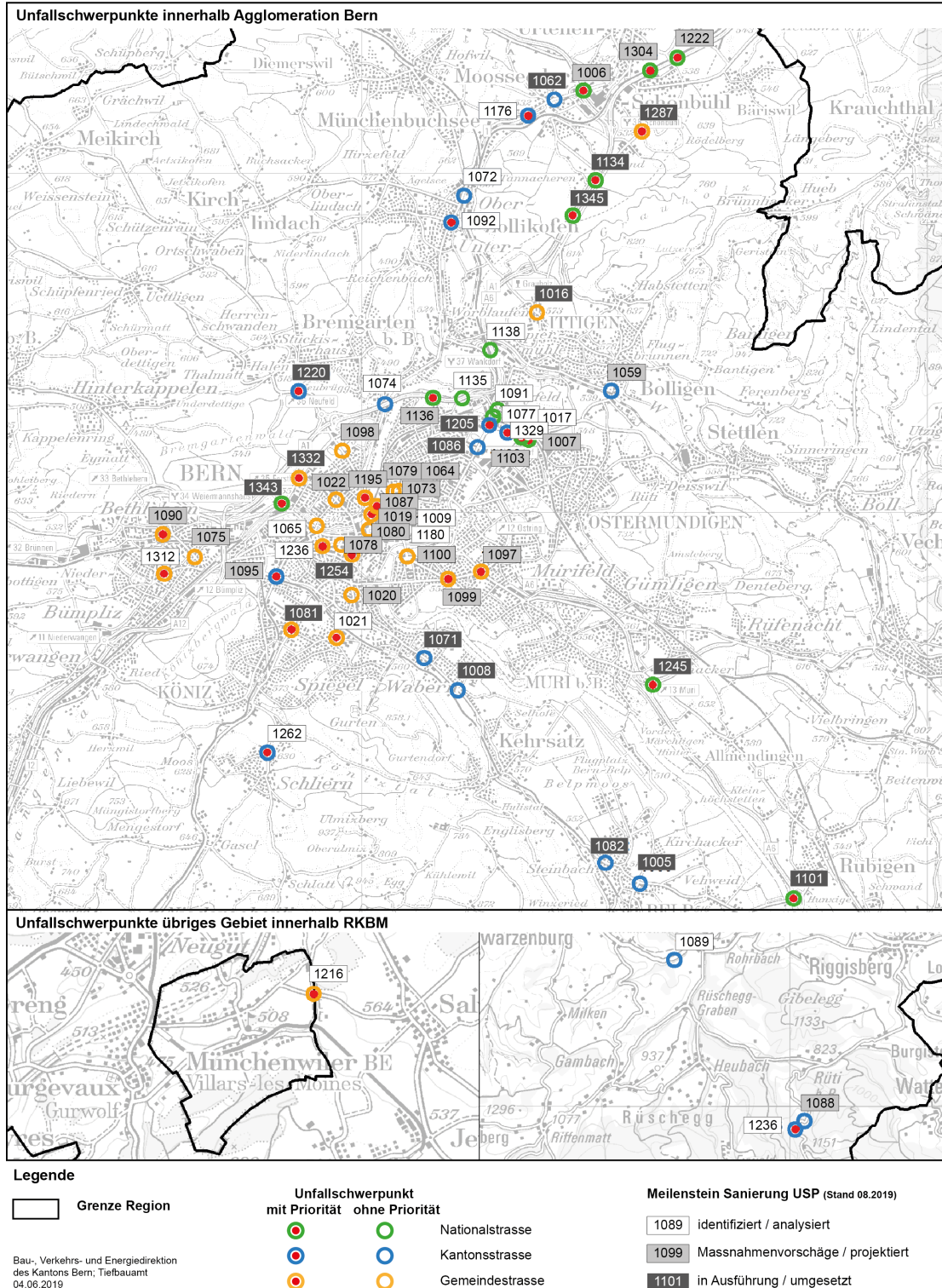
Von der Aufarbeitung der Unfalldaten profitieren auch die Gemeinden. Auf Anfrage stellt der Kanton den Gemeinden die aktuellen Daten zum Unfallgeschehen zur Verfügung. So können diese, z. B. im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen oder Verkehrsprojekten, detaillierte Informationen zur Verkehrssicherheit und den Handlungsbedürfnissen auf ihrem Strassennetz erhalten.

Durch das Tiefbauamt des Kantons Bern wurden die Unfälle im Auswertungszeitraum von 2016 bis 2018 untersucht sowie Unfallschwerpunkte (USP) lokalisiert. Innerhalb der Agglomeration Bern wurden 60 USP identifiziert, davon 16 auf dem Netz des Bundes (Autobahn), 17 auf Kantonsstrassen und 27 auf Gemeindestrassen. Im übrigen Perimeter der RKBM befinden sich drei weitere Unfallschwerpunkte.

	USP		
	Total	– davon mit Priorität	– davon ohne Priorität
<b>USP innerhalb Agglomeration Bern</b>	<b>60</b>	<b>34</b>	<b>26</b>
– davon bereits in Ausführung/umgesetzt	19	11	8
– davon mit Massnahmenvorschlägen/in Projektierung	24	14	9
– davon nur identifiziert oder analysiert	20	9	9
<b>USP übriges Gebiet innerhalb RKBM</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
– davon bereits in Ausführung/umgesetzt	0	0	0
– davon mit Massnahmenvorschlägen/in Projektierung	1	0	1
– davon nur identifiziert oder analysiert	2	2	0
<b>USP insgesamt</b>	<b>63</b>	<b>36</b>	<b>27</b>

Tab. 37 Unfallschwerpunkte innerhalb der RKBM (Quelle: BVE-TBA-DLZ; ergänzt Metron).

Von den 60 USP in der Agglomeration Bern wurden 34 USP aufgrund mehrerer Grenzwertüberschreitungen als prioritär zur Sanierung eingestuft; davon sind bereits 11 in Umsetzung und für 14 USP Massnahmen oder Projekte aufgegleist (Meilenstein je USP siehe Massnahmenblatt BM.MIV-Ü.2).



Agglomeration Bern: Ausgewertet wurden die Unfälle der Agglomeration Bern, welche sich innerhalb des Perimeters der RKBM 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 Wännwil-Flamatt, Bösingen und Schmitten.

Abb. 48 Unfallsschwerpunkte innerhalb RKBM: Verortung und Sanierungsstand 08.2019  
 (Quelle: BVE-TBA-DLZ; ergänzt Metron).

Die USP liegen zumeist an Knoten oder in Verflechtungsbereichen mehrerer Verkehrsströme. In der Kernagglomeration liegen sie entlang der grösseren Hauptverkehrsachsen, im Innenstadtbereich sowie in den Übergangsbereichen zwischen Autobahn und dem untergeordneten Netz. Sie konzentrieren sich damit häufig auf Bereiche, bei welchen sich überlagernde Verkehrsströme und unterschiedliche Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden an die Infrastruktur bestehen.

Die USP auf dem Netz des Bundes im Bereich Bern Wankdorf, welche zurzeit lediglich den Status identifiziert und analysiert haben, wurden noch nicht einzeln angegangen, da in diesem Abschnitt mit der Umgestaltung des Knotens Wankdorf («BUGAW»), dem Projekt Pannestreifenumnutzung (PUN) und den Fahrstreifenergänzungen auf dem Nationalstrassennetz entscheidende Ausbauprojekte aufgelegt sind. Die USP auf dem Kantonsstrassennetz im Norden von Bern befinden sich innerhalb des Perimeters Verkehrsmanagement Bern Nord, wo mit der Inbetriebnahme 2021 ein flüssigerer und sicherer Verkehrsablauf erzielt werden soll.

#### Temporeduktion

Innerhalb der Agglomeration Bern haben 32 Gemeinden bewilligte Zonen mit einem Niedriggeschwindigkeitsregime, d. h. mit einer Begegnungszone oder Tempo-30-Zone. Eine Vielzahl an Gemeinden weist beide Zonen mit Temporeduktion innerhalb der Gemeinde auf. Die Zonen befinden sich vor allem auf dem Gemeindestrassennetz und nur in wenigen Fällen auf dem Kantonsstrassennetz. 10 Gemeinden innerhalb der Agglomeration Bern weisen keine Niedriggeschwindigkeitsregime auf.

Eine Besonderheit stellen die Gemeinden Belp und Bremgarten dar, welche als einzige Gemeinden Begegnungszonen sowohl auf dem Gemeinde- wie auch dem Kantonsstrassennetz umgesetzt haben.



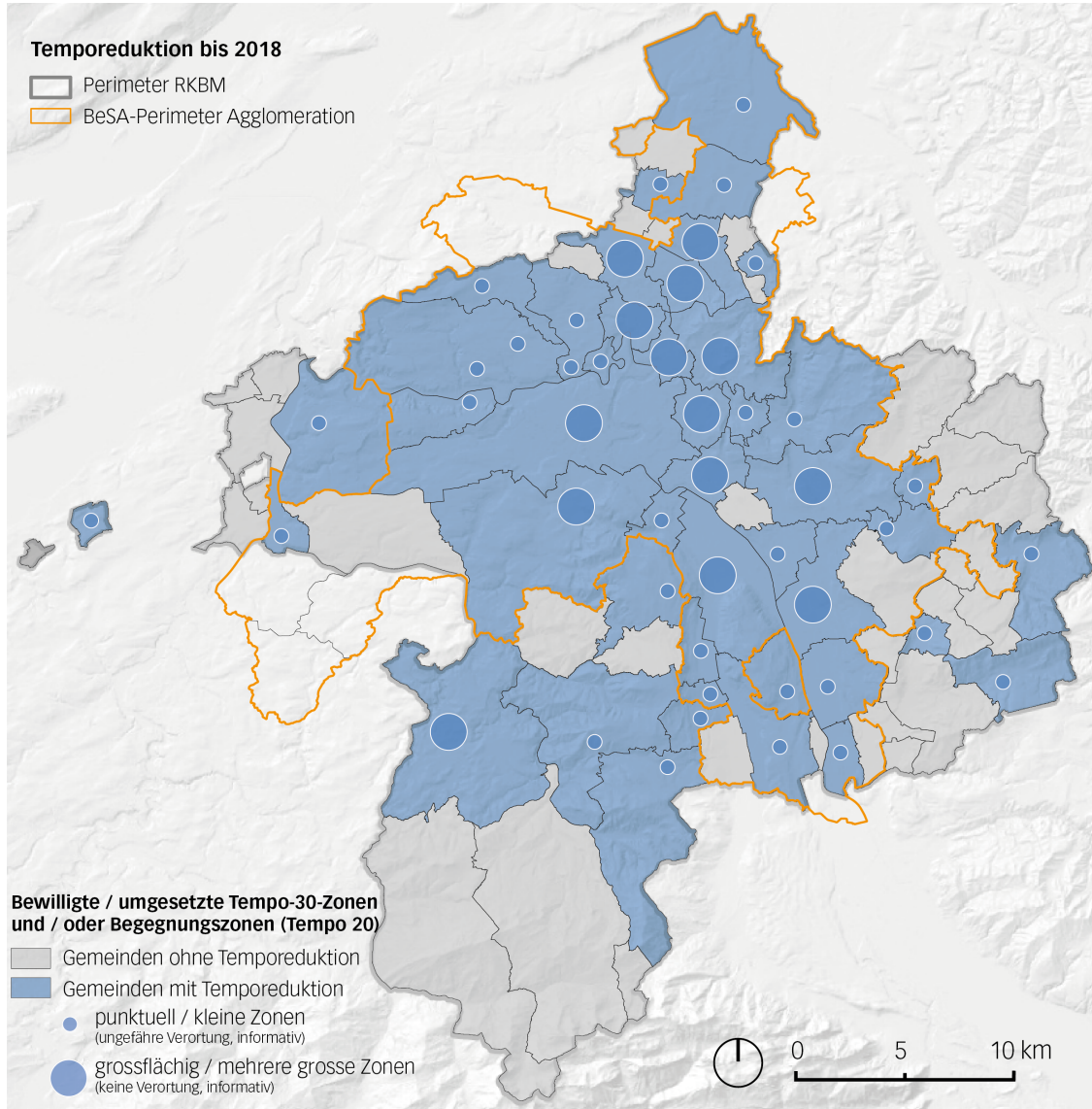


Abb. 49 Gemeinden mit vorliegender Verfügung oder bereits umgesetzten Begegnungs-/Tempo-30-Zonen (Quelle: BVE-TBA, Stand 08.2019).

Von insgesamt 77 Gemeinden in der Region Bern-Mittelland weisen 44 Gemeinden Tempo-30-Zonen und/oder Begegnungszonen auf. 33 Gemeinden haben im RKBM-Perimeter kein Niedriggeschwindigkeitsregime, davon 23 ausserhalb der Agglomeration Bern.

	In der Agglomeration (42 Gemeinden)	Im übrigen Gebiet RKBM (35 Gemeinden)
Gemeinden mit Temporeduktion	32	12
- davon mit Tempo-30-Zonen	32	12
- davon mit Begegnungszonen	20	4
Gemeinden ohne Temporeduktion	10	23

Tab. 38 Gemeinden der RKBM und der Agglomeration Bern mit und ohne Temporeduktion.

Mit Stand August 2019 bestanden in der Agglomeration Bern insgesamt 305 Tempo-30-Zonen und 315 Begegnungszonen auf Gemeinde- und Kantonsstrassen (bewilligt/realisiert). Während die Umsetzung von Tempo-30-Zonen bereits in den 1990er-Jahren begonnen und ihren bisherigen Höhepunkt zwischen 2010 und 2014 hatte, weisen die Begegnungszonen eine noch eher junge Geschichte auf. Hier befinden sich die meisten Umsetzungen/Bewilligungen in der aktuellen Periode ab 2015. Niedriggeschwindigkeitszonen befinden sich am häufigsten in der Stadt Bern (128 Tempo-30-Zonen, 152 Begegnungszonen) und in der Gemeinde Köniz (34 Tempo-30-Zonen, 15 Begegnungszonen).

Im übrigen Perimeter der Regionalkonferenz Bern-Mittelland bestehen weitere 40 temporeduzierte Zonen.

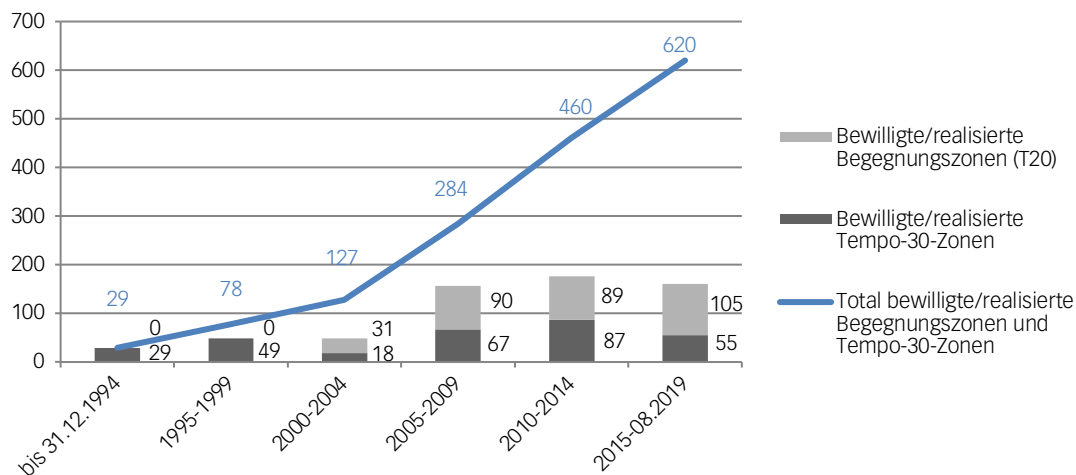


Abb. 50 Entwicklung der bewilligten/realisierten Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen in der Agglomeration Bern (Quelle: BVE-TBA).

Die kontinuierliche Ausweitung von Tempo-30- und Begegnungszonen zeigt, dass eine breite Akzeptanz für die Niedriggeschwindigkeitsregime auf dem kommunalen Strassennetz besteht.

Die Verkehrsberuhigung mittels Tempo 20 oder Tempo 30 leistet einen grossen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität und wirkt der Trennwirkung des motorisierten Individualverkehrs entgegen. Zu den Bereichen mit reduzierter Geschwindigkeit



zählen bisher insbesondere Wohnquartiere, Strassenabschnitte mit Zentrumsfunktion sowie Bereiche mit vermehrtem Publikumsverkehr und hohem Querungsbedarf.

Parkplatzbewirtschaftung

Die RKBM hat 2011 ein Inventar der Parkplatzbewirtschaftung der Regionsgemeinden erstellt. Hierbei konnte eruiert werden, dass fast alle Gemeinden mit Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten, knappem Parkplatzangebot und grosser Nachfrage eine Parkplatzbewirtschaftung betreiben. Es fehlt jedoch an einer regionalen Strategie und einer Abstimmung der Gemeinden untereinander. Eine Aktualisierung des Registers sowie die Erarbeitung eines Parkplatzkonzeptes mit Bewirtschaftung sind geplant.

Die Stadt Bern hat ein Parkierungskonzept MIV erarbeitet. Der Entwurf ging 2018 in die Mitwirkung. 2019 hat der Gemeinderat mit seinen Klimabeschlüssen die Stossrichtung auch bezüglich Parkierung noch einmal verdeutlicht. Die Parkplatzstrategie im Zentrum der Region Bern hat das Potenzial, die gesamte regionale Mobilität zu beeinflussen. Hierzu zählt u. a. die Lenkung zu den öffentlichen Parkhäusern, der Umgang mit Car-Parkplätzen sowie die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze im Strassenraum.

Ein ausgewiesener Bedarf für eine Parkplatzbewirtschaftung respektive für regional abgestimmte Konzepte zur Steuerung des Verkehrs besteht in den Freizeit- und Erholungs-Hotspots der Region – wie z. B. Wohlensee und Frienisberg.

Der Naturpark Gantrisch hat seit August 2019 eine ganzjährige und flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung für 1'150 Parkplätze. Dies stellt einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des motorisierten Individualverkehrs im Freizeit- und Ausflugsverkehr Gantrisch dar, welcher bis in den Agglomerationsperimeter hineinwirkt. Es ist jedoch zu prüfen, ob weitere Massnahmen umgesetzt werden können, damit ein verträglicher, MIV-ärmerer Freizeitverkehr im Naturpark Gantrisch möglich ist.

Engpassbeseitigung  
Nationalstrassennetz  
und STEP-NS

Verkehrsmodellauswertungen zeigen, dass die wesentlichen Kapazitätsengpässe im Strassenverkehr auf dem Nationalstrassennetz bestehen. Aus diesem Grund kommt der Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetzes höchste Priorität zu. Für die Region Bern-Mittelland sind die Sicherstellung und Umsetzung dieser übergeordneten Infrastrukturmassnahmen Schlüsselprojekte – auch um die angestrebte Konzentration der Siedlungsentwicklung zu erreichen. Folgende Massnahmen zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz (A1, A6) sind vorgesehen:

- Bern Umgestaltung Anschluss Wankdorf (BUGAW) mit einer umfassenden Neuorganisation der MIV-Verkehrsströme sowie dem Bau einer Fuss- und Velobrücke (Brücke: Bestandteil Agglomerationsprogramm 3. Generation) (vgl. Abb. 51)
- A6 Pannenstreifen-Umnutzung (PUN) zwischen Bern Wankdorf und Muri, Übergangsmassnahme zur Engpassbeseitigung in Spitzenstunden inkl. Lärmschutz- und Sanierungsmassnahmen, temporäre Massnahme bis zum Bypass Bern-Ost (A6), Baubeginn 2021

Im Rahmen des STEP Nationalstrassen:

- Bypass Bern-Ost (A6) mit «Stadtrepatur» durch den Rückbau der A6 zu einer quartierverträglichen Stadtstrasse, damit Unterstützung der Siedlungsentwicklung im Gebiet Bern-Ost, Muri, Ostermündigen, Baubeginn ca. 2032
- Teilausbau der A1 zwischen Weyermannshaus und Schönbühl mit durchgehender Fahrstreifenergänzung (8-Spur-Ausbau) zwischen dem Wankdorf-Dreieck und der Verzweigung Schönbühl, ergänzt mit flankierenden Verkehrsmanagement-Massnahmen, Baubeginn ca. 2027
- Teilausbau A1 auf der Strecke Schönbühl–Kirchberg mit Fahrstreifenergänzungen (6-Spur-Ausbau), Baubeginn ca. 2030

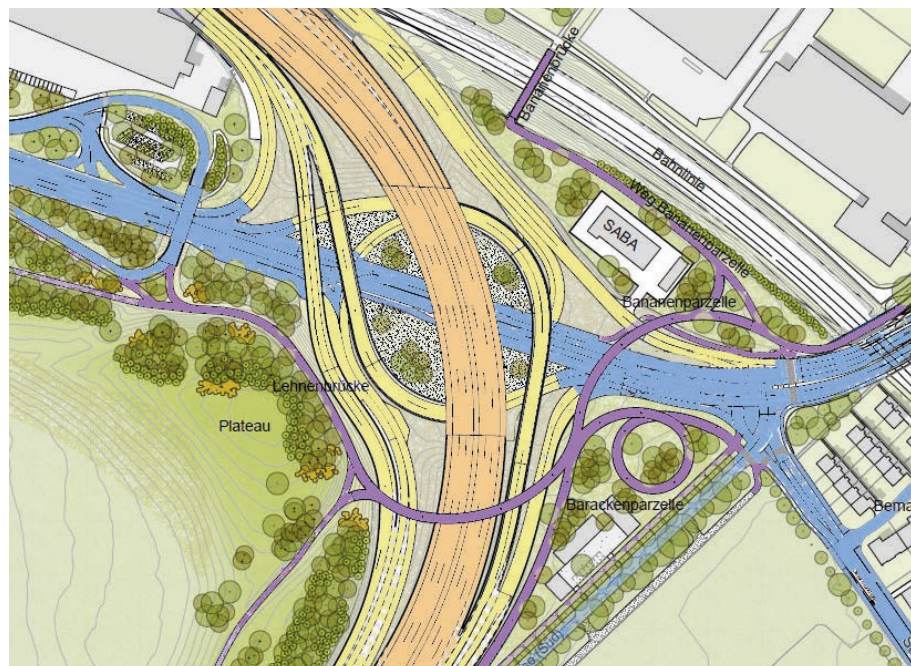


Abb. 51 Plan und Visualisierung Projekt Umgestaltung Anschluss Wankdorf (Quelle: ASTRA).

Die für die Agglomeration wichtigen Projekte auf den Hochleistungsstrassen werden unter Federführung des ASTRA umgesetzt. Das ASTRA hat die Arbeiten zur Projektierung für alle Massnahmen, mit Ausnahme des 6-Spur-Ausbaus Schönbühl-Kirchberg, bereits aufgenommen.

### 3.4.8 Kombinierte Mobilität

Die Bedeutung der multimodalen Mobilität ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Dies ist zum einen auf stetige Verbesserungen des ÖV-, Fuss- und Veloverkehr-Angebots sowie auf ein wachsendes Bewusstsein für Nachhaltigkeit zurückzuführen. Zum anderen sind die begrenzte Anzahl an Parkplätzen in den Zentren und Verkehrsbehinderungen in den Spitzenstunden bedeutende Push-Faktoren beim Umstieg auf alternative Verkehrsmittel.

#### Bike and Rail (B+R)

In der Region Bern-Mittelland bestehen bei Bahnstationen über 12'000 Bike-and-Rail-Plätze (B+R) (gemäss Angaben der Stadt Bern und der Transportunternehmungen; siehe Tabelle 39).

Bezüglich des B+R-Angebots sticht neben der Stadt Bern mit rund 4'700 Abstellplätzen der Sektor Südost mit über 2'000 Abstellplätzen heraus. Es folgt der Sektor Nord mit über 1'700 Abstellplätzen. Neben dem Bahnhof Bern sowie den Bahnstationen Bern Wankdorf und Münsingen weisen folgende Bahnstationen grosse B+R-Anlagen mit mehr als 200 Plätzen auf:

– Belp	ca. 390
– Jegenstorf	ca. 470
– Münchenbuchsee	ca. 210
– Zollikofen	ca. 220

Teilweise bestehen weitere öffentliche Veloabstellplätze in der Nähe der Bahnhöfe, welche quasi als B+R-Standorte fungieren.

Der Bedarf an Veloabstellplätzen liegt bei vielen Gemeinden im Bahnhof-Perimeter weit über dem bestehenden Angebot.

Bei einer Veloerhebung rund um den Bahnhof Bern im September 2018 wurden über 4'200 abgestellte Velos im öffentlichen Raum gezählt. Das sind rund 1'500 mehr als Abstellplätze zur Verfügung stehen. Neben den 2'680 öffentlichen, kostenlosen Veloabstellplätzen stehen rund um den Bahnhof Bern zurzeit 1'990 Veloabstellplätze in kostenpflichtigen Velostationen zur Verfügung:

– Bollwerk 2001, erweitert 2019	270 Plätze
– Schanzenbrücke 2000, erweitert 2017	300 Plätze
– PostParc 2016	1'000 Plätze
– Milchgässli 2007	420 Plätze

In der Stadt Bern wird erwartet, dass im Jahr 2030 mit einem Bedarf von rund 10'000 Abstellplätzen im Bahnhofumfeld zu rechnen ist. Weitere Velostationen sind daher bereits in Planung:

Agglomerationsprogramm			
Velostation	4. Generation 2024–2027	5. Generation 2028–2031	6. Generation 2032–2035
Hirschengraben	A-Massnahme		
Länggasse	B-Massnahme	A-Massnahme	
Ersatzneubau 4B	B-Massnahme	A-Massnahme	
Ersatzneubau Bollwerk	C-Massnahme	B-Massnahme	A-Massnahme

Tab. 39 Velostationen in Planung in der Stadt Bern

Der Neu- und Ausbau von Velostationen an Bahnhöfen ist bei vielen Gemeinden ein aktuelles Thema. Neben dem Bahnhof Bern sind u. a. folgende grösseren Velostationen in Planungen:

- Bern Wankdorf, Bern Bümpliz Nord, Bern Europaplatz
- Münsingen
- Ostermundigen
- Laupen
- Thurnen
- Jegenstorf

Park and Ride/Park and Rail (P+R)

An den Bahnstationen befinden sich mehr als 2'100 Park-and-Ride-Plätze (P+R). Die grössten Angebote an P+R-Plätzen weisen die Sektoren Bern/Köniz (über 670), Südost (450) und Nord (ca. 290) auf. Die übrigen Sektoren stellen ein Angebot von jeweils ca. 230 P+R-Plätzen.

Die Tarife der P+R-Plätze in der Region werden durch die Tarifbestimmungen der Transportunternehmen festgelegt; sie orientieren sich in vielen Fällen an den lokalen Tarifen.

Das P+R Neufeld im Nordosten von Bern ist mit seiner Stadtrandnähe und dem direkten Anschluss an die Autobahn für den Übergang vom MIV zum Stadtverkehr geeignet. Der Bezug eines MIV-Parktickets berechtigt den Nutzer zur kostenfreien Benutzung des Busses zwischen dem P+R Neufeld und dem Bahnhof. Es wird damit ein aktiver Anreiz zum Umsteigen auf die stadtverträgliche Mobilität geboten.

Nur wenige P+R- und B+R-Standorte weisen im Bestand Plätze mit Auf-ladefunktion für Elektrofahrzeuge auf. In der Regel sind die öffentlich zugänglichen Ladestationen nicht spezifisch auf die ÖV-Nutzenden ausgelegt und dadurch z. B. an die Öffnungszeiten von Geschäften gebunden, oder es besteht nur eine geringe Anzahl an Lademöglichkeiten. In beiden Fällen kann keine grössere Pendleranzahl auf dieses Angebot zugreifen.

Carsharing am  
Bahnhof

Das Angebot von Carsharing an Bahnhöfen ist in der Region Bern-Mittelland für eine kombinierte Mobilität ungenügend. Insgesamt stehen 95 Autos vom Anbieter Mobility an 35 Bahnhöfen zur Verfügung, davon entfallen auf den Bahnhof Bern alleine 29 Fahrzeuge.

Die höhere Bedeutung für Carsharing liegt im Alltag und in der Möglichkeit, ein Auto benutzen zu können, wenn kein eigenes Auto zur Verfügung steht. Dadurch befinden sich die meisten Carsharing-Standorte vor allem in den Wohnquartieren. Wirtschaftlich unattraktive Standorte mit niedriger Auslastung, z. B. im ländlichen Raum, werden teilweise vom Anbieter wieder aufgehoben.

Die Standort-Dichte in den Quartieren ermöglicht eine flexible Mobilität bei autolosen Haushalten, stellt jedoch eine Herausforderung dar im Konzept der kombinierten Mobilität, wenn es um die Wirtschaftlichkeit von Standorten geht. Hier bedarf es einer gemeinsamen Strategie von Region und Carsharing-Anbietern.

Region/Bahnhof	TU	P + R inkl. IV	B + R	Carsharing am Rbf
<b>Sektoren Bern/Köniz</b>				
Bahnhof Bern	SBB	500	4'670	29
Bern Europaplatz	SBB/BLS	k.A.	80	1
Bern Brünnen	BLS	0	150	2
Bern Bümpliz Nord	BLS	66	42	3
Bern Bümpliz Süd	SBB	32	91	3
Bern Stöckacker	BLS	0	10	0
Bern Wankdorf	SBB	8	308	4
Bern Weissenbühl	BLS	0	8	3
<i>Gasel</i>	BLS	14	24	0
Köniz Bahnhof	BLS	12	93	5
Liebefeld	BLS	0	13	0
<i>Mittelhäusern</i>	BLS	0	20	1
<i>Moos</i>	BLS	9	24	0
<i>Niederscherli</i>	BLS	0	90	0
<i>Niederwangen</i>	SBB	0	13	1
<i>Oberwangen</i>	SBB	7	7	0
<i>Thörishaus Dorf</i>	SBB	5	14	0
<i>Thörishaus Station</i>	SBB	12	18	0
Wabern	BLS	8	28	2
<b>Total</b>		<b>673</b>	<b>5'703</b>	<b>54</b>
<b>Sektor Nord</b>				
Fraubrunnen	RBS	35	180	1
Grafenried	RBS	30	100	0
Jegenstorf	RBS	61	470	2
Moosseedorf	RBS	0	140	1
<i>Münchenbuchsee</i>	SBB	87	210	3
Oberzollikofen	RBS	0	50	0
Schönbühl-SBB	SBB	50	40	1
Schönbühl-RBS	RBS	0	140	0
Untenzollikofen	RBS	0	130	0
Urtenen	RBS	9	60	0
Zollikofen	RBS/SBB	13	220	3
<b>Total</b>		<b>285</b>	<b>1'740</b>	<b>11</b>
<b>Sektor Ost</b>				
Boll-Utzigen	RBS	17	100	2
Bolligen	RBS	0	70	1
Deisswil	RBS	12	20	0
Ittigen	RBS	0	30	0
Ostermundigen	SBB	42	280	2
Papiermühle	RBS	1	50	2
Stettlen	RBS	0	50	0
Vechigen	RBS	2	10	0
Worb SBB	SBB	40	56	0
Worb-Dorf	RBS	110	200	2
Worbboden	RBS	21	60	0
Worblaufen	RBS	21	90	2
<b>Total</b>		<b>266</b>	<b>1'016</b>	<b>11</b>

Region/Bahnhof	TU	P + R inkl. IV	B + R	Carsharing am Rbf
<b>Sektor Südost</b>				
Bigenthal	BLS	8	15	0
Biglen	BLS	18	50	0
Bowil	SBB	24	50	0
Brenzikofen	BLS	10	49	0
Grosshöchstetten	BLS	8	90	0
Gümligen	SBB	23	100	3
<i>Kiesen</i>	SBB	73	150	0
Konolfingen	SBB	64	530	1
<i>Münsingen</i>	SBB	74	1'000	4
Oberdiessbach	BLS	19	120	0
<i>Rubigen</i>	SBB	39	180	1
Stalden i.E.	BLS	10	12	0
Tägertschi	SBB	12	28	0
Walkringen	BLS	0	36	0
<i>Wichtrach</i>	SBB	42	155	1
Zäziwil	SBB	26	45	0
<b>Total</b>		<b>450</b>	<b>2'610</b>	<b>10</b>
<b>Sektor Süd</b>				
<i>Belp</i>	BLS	55	390	2
<i>Belp-Steinbach</i>	BLS	16	70	1
<i>Kaufdorf</i>	BLS	34	50	0
<i>Kehrsatz</i>	BLS	40	80	1
<i>Kehrsatz-Nord</i>	BLS	0	30	0
<i>Lanzenhäusern</i>	BLS	13	45	0
<i>Schwarzenburg</i>	BLS	27	190	2
<i>Schwarzwasserbrücke</i>	BLS	0	5	0
<i>Thurnen</i>	BLS	32	70	1
<i>Toffen</i>	BLS	10	100	1
<b>Total</b>		<b>227</b>	<b>1'030</b>	<b>8</b>
<b>Sektor West</b>				
<i>Gümmenen</i>	BLS	177	70	0
<i>Laupen</i>	SBB	60	160	1
<i>Neuenegg</i>	SBB	0	15	0
<i>Riedbach</i>	BLS	17	30	0
<i>Rosshäusern</i>	BLS	20	60	0
<b>Total</b>		<b>274</b>	<b>335</b>	<b>1</b>
<b>Total RKBM</b>		<b>2'175</b>	<b>12'434</b>	<b>95</b>

TU: Transportunternehmen

*Kursiv: beitragsberechtigzte Haltestellen für zusätzliche P+R-Plätze gemäss Strassennetzplan.*

Tab. 40 Angebot an P+R- und B+R-Anlagen sowie Carsharing bei S-Bahn-Haltestellen (Dezember 2020).

### 3.4.9 Nachfrageorientierte Mobilität

Verkehrsmanagement Für die Kernagglomeration Bern besteht ein verkehrs- und systemtechnisches Gesamtkonzept für das regionale Verkehrsmanagement (VM). In den sieben Verkehrsmanagement-Zellen, welche untereinander vernetzt und aufeinander abgestimmt sind, besteht die grundsätzliche Zielsetzung, den Verkehr in den Siedlungszentren sicher und flüssig abzuwickeln und damit für Mensch und Umwelt verträglicher zu gestalten. Kernelemente sind u. a. die ÖV-Priorisierungen und MIV-Dosierungen am Rand des Agglomerationskerns sowie eine Verkehrslenkung auf das übergeordnete Strassenetz. Dabei gilt es, die unterschiedlichen Verkehrsprojekte, welche ebenfalls im jeweiligen Sektor geplant sind, mit den Zielen des Verkehrsmanagements zu koordinieren. Das VM nimmt Einfluss auf das bestehende Netz und optimiert die Verkehrsabläufe. Es entspricht damit der Zielsetzung der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern. Mit dem Verkehrsmanagement Region Bern Nord wird 2021 die erste VM-Zelle der Region Bern in Betrieb gehen.

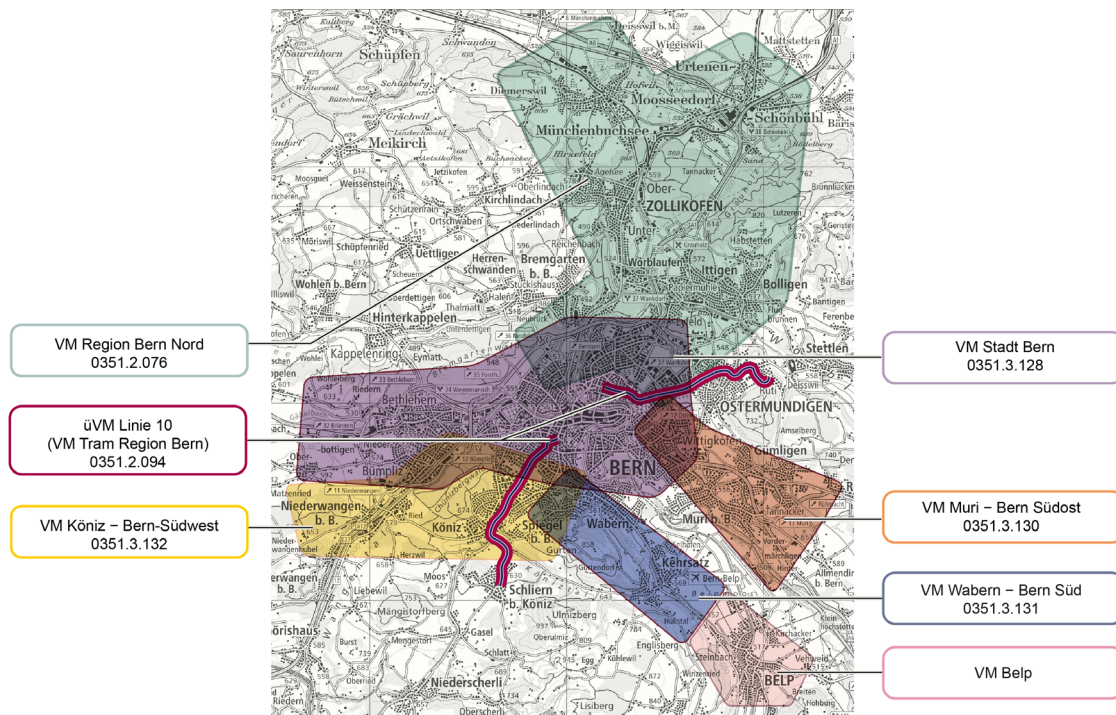


Abb. 52 Übersicht Verkehrsmanagement-Projekte in der Region Bern (Quelle: BVE-TBA 2019).



### 3.4.10 Flugverkehr

Mit dem Flughafen Bern-Belp verfügt die Region Bern-Mittelland über einen der elf konzessionierten Regionalflugplätze der Schweiz. Der Flughafen Bern-Belp hat für die gesamte Region einen Stellenwert und bietet Anschlüsse an europäische Zentren und Luftverkehrsknoten. Er trägt damit zur Standortattraktivität der Region bei.

Der Flughafen Bern-Belp weist durch die Busverbindung Konolfingen–Münsingen–Belp eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr auf. Mit dem motorisierten Individualverkehr kann der Flughafen ab der Autobahnausfahrt Rubigen und via die Gemeinde Belp oder über die Kantonsstrasse via Kehrsatz erreicht werden.

Neben dem Flughafen-Betrieb besteht eine regionale Bedeutung als Freizeitstandort im Bereich der Aviatik, mit u. a. Privat- und Schul-Kleinflugzeugen, Segelflugschule und Anbietern für Helikopter-Ausflüge.

In unmittelbarer Nähe zum Flughafen befindet sich die Aare, welche einen wichtigen Landschafts- und Naherholungsraum darstellt. Wanderwege, Velorouten für den Freizeitverkehr (SchweizMobil) und Inlineskating (auf den asphaltierten Zufahrtsstrecken für den MIV und ÖV) liegen hier sehr nah beim Flughafen.

### 3.4.11 Fazit zur Situations- und Trendanalyse Verkehr und Mobilität

Erkenntnisse zur  
Verkehrsentwicklung

In den vorangehenden Kapiteln wurde die Entwicklung von Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung ausführlich dargestellt. Die wichtigsten Erkenntnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das in den nächsten 20 Jahren erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum ist der mit Abstand wichtigste Treiber für das auch künftig steigende Verkehrsaufkommen. Das prognostizierte bedeutende Verkehrswachstum entfällt grossmehrheitlich auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr. Dies liegt einerseits an den geplanten Massnahmen zum Ausbau des ÖV-Angebots und der Veloinfrastruktur. Andererseits ist es aber auch eine Folge der ausgelasteten Strasseninfrastruktur mit zunehmenden Stauwirkungen während der Spitzenzeiten.
- Bezogen auf das Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege) sticht die Bedeutung der Stadt Bern heraus. Die Hälfte aller Wege mit Ziel in einer Gemeinde der Agglomeration Bern führt in die Stadt Bern (0.61 Mio. Wege) und gegen 30 % (0.35 Mio. Wege) haben eine Hauptkern-Gemeinde zum Ziel.
- Bis 2040 wird das Verkehrsaufkommen um rund 25 % wachsen. Das bedeutet beispielsweise ein Wachstum des Verkehrsaufkommens mit Ziel Stadt Bern um rund 154'000 Wege pro Werktag. Zu denken gibt dabei das überdurchschnittliche Wachstum von «längeren» Wegen von ausserhalb des Regionalkonferenzperimeters, insbesondere von ausserhalb des Kantons Bern.

- Was den Modal Split betrifft fällt auf, dass bei Wegen mit Ziel Stadt Bern der ÖV-Anteil und der Anteil des Veloverkehrs im Vergleich zu den übrigen Zielgebieten viel höher ausfällt. Bis 2040 steigt der Anteil des ÖV und des Veloverkehrs in der Stadt Bern zudem markant an. Wenn also die Infrastruktur für den Veloverkehr im Vergleich zu den Annahmen im GVM BE weiter ausgebaut, neue Angebote im ÖV aufgebaut oder die Zugänglichkeit für den MIV reduziert würden, könnte der klare Trend Richtung ÖV und Veloverkehr noch deutlich stärker ausfallen. Genau so könnten umgekehrt eine bessere MIV-Zugänglichkeit oder technische Fortschritte im MIV (Stichwort E-Mobilität) den MIV auch wieder attraktiver machen und in der Folge zu einem weniger starken Rückgang des MIV führen. Diese Diskussion zeigt, dass auch die Ausgestaltung der kommunalen und kantonalen Verkehrspolitik einen wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Attraktivität der einzelnen Verkehrsmodi und damit auf den Modal Split haben wird.
- Der Veloverkehr verfügt noch über ein grosses unausgeschöpftes Potenzial. So ist die «Velointensität», verstanden als Anzahl mit dem Velo zurückgelegter Wege pro Kopf, in der Stadt Bern um ein Mehrfaches höher als in den übrigen Gebieten der Agglomeration Bern respektive der Region Bern-Mittelland. Es ist davon auszugehen, dass mit einem Ausbau der Veloinfrastruktur (Stichwort: Velohaupttrouten) der Anteil des Veloverkehrs noch spürbar erhöht werden könnte.
- Der für die Spitzenstunden besonders relevante Pendlerverkehr ist in der Region Bern-Mittelland sehr stark gewachsen. Dies trifft insbesondere für die Stadt Bern (und die angrenzenden Hauptkern-Gemeinden) zu.
- Das ausgeprägte Wachstum der Pendlerströme dürfte eine Vielzahl von Gründen haben. Neben dem allgemeinen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum ist die Zunahme der Arbeitsplatzdichte in der Stadt Bern und in den Hauptkern-Gemeinden der Region Bern zu nennen, aber auch die weitere Verbesserung der Schienenverbindungen (und zwar nicht nur der S-Bahn, sondern auch der Interregio- und Fernverkehrsverbindungen) und sicherlich teilweise auch die Abnahme der Arbeitsplatzdichte in Teilen des übrigen Kantons Bern.
- Während bei den Zupendlerinnen und Zupendlern zur Stadt Bern der ÖV-Anteil etwa doppelt so hoch ist wie der MIV-Anteil, ändert sich dieses Bild bei den übrigen Sektoren der Region Bern-Mittelland, in welchen der MIV mehrheitlich dominiert.
- Besonders erwähnenswert ist, dass fast zwei Drittel aller Pendlerinnen und Pendler in die Region Bern-Mittelland die Stadt Bern als Ziel haben. Dies verdeutlicht, wie wichtig die Stadt als Wirtschaftsmotor für die gesamte Region ist.
- Die Velopendler/innen spielen im Binnenpendlerverkehr (insbesondere der Stadt Bern) schon jetzt eine wesentliche Rolle. Hingegen ist der Velopendlerverkehr zwischen den Sektoren noch auf einem sehr tiefen Niveau.

Fuss- und Veloverkehr	<p>Während der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr eine sinkende Tendenz aufweist, ist der Anteil des Veloverkehrs gestiegen. Besonders ausgeprägt gilt dies für die Stadt Bern, die in den vergangenen Jahren eine Steigerung des Veloaufkommens von jährlich 3 bis 4 % aufweist. Das Potenzial des Veloverkehrs ist – nicht zuletzt in Anbetracht des stark wachsenden Aufkommens an E-Bikes – noch bei weitem nicht ausgeschöpft. Auf Planungsebene verfolgen der kantonale Sachplan Veloverkehr, der regionale Velonetzplan und das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bern das gleiche Ziel, nämlich den Ausbau der Veloförderung als eines der Kernelemente der Mobilitätsplanung. Auch das Bikesharing hat seit der in der Stadt Bern flächendeckenden Einführung von PubliBike stark an Bedeutung gewonnen und dürfte in Zukunft auf weitere Gemeinden ausgedehnt werden.</p>
Öffentlicher Verkehr	<p>Auf den Querschnitten des Schienennetzes werden bis 2040 sehr hohe Zunahmen des Passagieraufkommens erwartet. Das Wachstum liegt deutlich höher als das erwartete Bevölkerung- und Arbeitsplatzwachstum und ist auch eine Folge des markanten Angebotsausbaus im Fern-, Regio- und S-Bahn-Verkehr. Das Regionale Angebotskonzept 2022–2025 zeigt in Ergänzung dazu, welche kurzfristigen Anpassungen und Ausbauten auf den ÖV-Linien in der Stadt, Agglomeration und im ländlichen Raum vorgesehen sind. Eine längerfristige Perspektive nimmt die Netzstrategie ÖV ein, in welcher für die Kernagglomeration ein Zielbild 2040 für das Tram- und Busliniennetz entwickelt wird.</p>
Motorisierter Individualverkehr	<p>Auf dem Nationalstrassennetz und auf den Hauptverkehrsachsen der Agglomerationsgemeinden wird auch in den kommenden Jahren eine spürbare Verkehrszunahme erwartet. Demgegenüber wird auf dem Basisstrassennetz der Stadt Bern das MIV-Aufkommen in Zukunft weiter abnehmen. Die Unfallquote ist zwischen 2014 und 2017 weiter gesunken und liegt unterhalb des Durchschnitts der grossen Agglomerationen in der Schweiz. Die Anzahl bewilligter und realisierter Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen ist in den vergangenen vier Jahren markant gestiegen. Der Grossteil der Gemeinden im Agglomerationsperimeter verfügt über Tempo-30-Zonen und/oder Begegnungszonen.</p>
Kombinierte Mobilität	<p>Die Bedeutung der multimodalen Mobilität ist weiter gestiegen. Das gilt sowohl für das Bike and Rail (B+R) und Park and Ride (P+R) als auch für das Car- und Bikesharing an Bahnhöfen.</p>
Nachfrageorientierte Mobilität	<p>Das verkehrs- und systemtechnische Gesamtkonzept für das regionale Verkehrsmanagement in der Kernagglomeration Bern soll schrittweise umgesetzt werden, beginnend mit dem Verkehrsmanagement Bern Nord im Jahr 2021 und den übrigen Teilgebieten in den folgenden Jahren.</p>

## 4. Zukunftsbild

### Das Zukunftsbild (Kapitel 4.1 bis 4.4) ist behördenverbindlich.

Das Zukunftsbild der Region Bern-Mittelland stellt den Zielzustand im Jahr 2040 dar. Das Kapitel 4 besteht aus den einleitenden Entwicklungszielen der Region und dem Beschrieb des Zukunftsbildes anhand der Themenbereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr.

### 4.1 Ausgangslage

Generationen-  
kohärenz

Für das RGSK I wurden die übergeordneten Ziele der Region ausführlich erläutert sowie ein Leitbild Struktur und ein Leitplan im Sinne eines Zukunftsbildes für Bern-Mittelland entworfen. Damit verknüpft hat die Region Bern-Mittelland das Ziel von attraktiven regionalen Zentren, die sich positiv auf die Entwicklung der Umlandgemeinden auswirken, aufgegriffen. Gleichzeitig zu dieser Erweiterung der Siedlungsstruktur hin zu einer Struktur mit verschiedenen Polen wurde im Leitplan die Landschaft als integraler Bestandteil der zukünftigen räumlichen Siedlungsentwicklung festgehalten. Diese Inhalte wurden im RGSK II (2016) weitgehend übernommen und neu auf die Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan 2015 adaptiert.

Mit dem RGSK 2021 wird das Zukunftsbild nun grundlegend überarbeitet und auf den angestrebten Referenzzustand 2040 ausgerichtet. Das neue Zukunftsbild übernimmt bewährte und bestätigte Inhalte des bisherigen Leitbildes und definiert zusätzlich neue Schwerpunkte. Gemeinsam mit den Gemeinden wurde an Workshops das Zukunftsbild entwickelt und die Zwischenergebnisse anschliessend in Echoräumen diskutiert und konsolidiert. Dadurch wurde eine breit abgestützte Identifikation mit der mittel- bis langfristigen Stossrichtung der regionalen Entwicklung erreicht.

Perimeter  
Zukunftsbild

Die Kernagglomeration, der Agglomerationsgürtel, die Entwicklungsachsen und die ländlichen Gemeinden der Region Bern-Mittelland werden über radiale und tangentialen Verkehrsnetze untereinander verbunden. Wichtige Landschaftsräume entlang der Entwicklungsachsen und der Naturpark Gantrisch bieten einzigartige und wertvolle Freiräume für Freizeit, Naherholung und Entschleunigung.

#### 4.1.1 Übereinstimmung mit kantonalem Richtplan 2030

Gemäss Richtplan 2030 sollen Arbeitsplätze und Bevölkerung im Kanton Bern in Zukunft im schweizerischen Durchschnitt wachsen. Dieses Wachstum soll flächensparend und in erster Priorität unter Nutzung der vorhandenen Reserven erfolgen. Ergänzend sind massvolle Einzonungen an geeigneten Standorten weiterhin möglich, wobei bei einer künftigen Bebauung vorgegebene Mindestdichten berücksichtigt werden müssen.

Die Gemeinden des gleichen Raumtyps sollen gleichbehandelt werden. Der Kanton bezeichnet im Massnahmenblatt C\_02 die Raumtypen und Zentralitätsstrukturen (vgl. Kap. 3.1.2). Pro Raumtyp werden im kantonalen Richtplan **folgende Entwicklungsziele** definiert:

1. Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (inkl. Zentrum Stadt Bern): als Entwicklungsmotoren stärken;
2. Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (inkl. Zentren 3. und 4. Stufe): fokussiert verdichten;
3. Zentrumsnahe, ländliche Gebiete: Siedlung konzentrieren;
4. Hügel- und Berggebiete: als Lebens- und Wirtschaftsraum erhalten;
5. Hochgebirgslandschaften: schützen und sanft nutzen.

Je zentraler der Raumtyp einer Gemeinde ist, desto gewichtiger ist ihr Beitrag an das angestrebte Wachstum im kantonalen Richtplan, umso höher ist aber auch die bauliche Dichte, die von ihr verlangt wird. Im Perimeter des RGSK 2021 vertreten sind Gemeinden der Raumtypen eins bis vier.

Die regionalen Zielsetzungen wurden bereits im RGSK II mit den Vorgaben des kantonalen Richtplans 2030 abgeglichen und – wo aus regionaler Sicht nötig – weiter präzisiert. Im überarbeiteten Zukunftsbild des RGSK 2021 wird diese Präzisierung weiter vorangetrieben. Das Zukunftsbild ist weiterhin kompatibel mit den Zielsetzungen des kantonalen Richtplans 2030. Die mit dem RGSK II formulierten übergeordneten Zielsetzungen gelten weiterhin und werden unverändert abgebildet. Gegenüber dem kantonalen Richtplan (vgl. auch Kap. 3.1.2) werden die Raumtypen und die Zentrenhierarchie im Zukunftsbild des RGSK 2021 allerdings nun präziser unterteilt und kategorisiert. Quantitative Angaben liegen oft lediglich auf Stufe Gemeinde oder bezogen auf die Raumtypen des kantonalen Richtplans vor. Das RGSK 2021 stützt sich daher im Folgenden bei quantitativen Angaben in der Regel auf die vorhandenen Grundlagen auf Gemeindeebene und die Raumtypen gemäss Richtplan. Wo möglich wird jeweils der Bezug zu den Raumtypen gemäss RGSK hergestellt.

Die verfügbaren Prognosen im Betrachtungszeitraum bis 2040 deuten für die Region Bern-Mittelland insbesondere bei der Bevölkerungsentwicklung auf ein höheres Wachstum hin (vgl. Kap. 3.2.2). Die Bevölkerungszunahme von ca. 61'000 Einwohnerinnen und Einwohnern konzentriert sich hauptsächlich auf die Stadt Bern, die umliegenden urbanen Kerngebiete und die radialen Entwicklungsachsen. Es gilt, anhand des Zukunftsbilds eine nachhaltige und regional verträgliche Bewältigung dieser angestrebten Entwicklung aufzuzeigen.

## 4.2 Entwicklungsziele der Region

Aus regionaler Perspektive werden in den nachfolgenden Abschnitten die übergeordneten Leitideen erläutert.

### 4.2.1 Nachhaltige Entwicklung als Leitthema für die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung

Die Entwicklung in der Region Bern-Mittelland ist auf die drei Säulen der nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet: ökologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Ziele; Konzepte, Strategien und Massnahmen stehen dabei im Einklang. Die hier umrissenen Inhalte schöpfen die heutigen gesellschaftlichen und politischen Spielräume aus. Die positive Gesamtentwicklung der Region steht dabei im Zentrum der Überlegungen und wird aus regionaler Sicht höher gewichtet als Interessen einzelner Gemeinden. Wo immer möglich sind aber Absichten und Bedürfnisse der Gemeinden in das RGSK eingebettet und bei Bedarf (teil-)regional koordiniert.

Abgestimmt auf die übergeordneten Vorgaben und Instrumente von Bund und Kanton steht die Nutzung der Potenziale in den bestehenden überbauten oder nicht überbauten Bauzonen im Zentrum der Überlegungen. Auch bei konsequenter Verfolgung einer Siedlungsentwicklung nach innen gibt es aber einen Bedarf an zusätzlichen Flächen für Siedlungserweiterungen. Die groben Leitlinien zur Bestimmung von Entwicklungsflächen von regionaler Bedeutung geben die Zentralitätsstruktur und das Netz des öffentlichen Verkehrs vor. Kleinere Ergänzungen und Arrondierungen sollen auf Stufe Gemeinde, soweit dies der kantonale Richtplan zulässt, weiterhin möglich sein.

Landschaft und Topografie geben die Spielregeln für die Siedlungsentwicklung und für die Planung der technischen Infrastrukturen (z. B. Verkehrsinfrastruktur) in der Region Bern-Mittelland vor. Die Siedlungsentwicklung des Kernraums der «Hauptstadtregion Schweiz» ordnet sich harmonisch in die Landschaft und naturräumlichen Strukturen ein. Die Vielfalt der verschiedenen Landschaften ist eine wichtige Grundlage für die weitere Landschafts- und Siedlungsentwicklung. Die urbanen Räume, die ländlichen Siedlungsstrukturen und Landschaften sind Teile eines Ganzen. Das Erreichen einer ökologischen Infrastruktur, die nachhaltige Weiterentwicklung von Naturräumen, Kulturlandschaften sowie Erholungs- und Freiräumen ist eine Kernaufgabe der RKBM.

Komplementär zur vernetzten inneren Siedlungsstruktur an den Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs sind die ländlichen Gebiete aufgewertet. Dabei geht es um die sozio-ökonomische Entwicklung, um ein angepasstes Erschliessungssystem und um Landschaft und Ortsbilder.

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 Kapazitäten auf Strasse und Schiene sollen gut ausgelastet, aber nicht chronisch überlastet sein. Die Verkehrsinfrastruktur und die verschiedenen Mobilitätsangebote sollen möglichst wirtschaftlich und mit möglichst geringem Energie- und Landverbrauch bereitgestellt und betrieben werden.

#### **4.2.2 Landschaft als Alleinstellungsmerkmal**

Mehr als die drei Metropolitanregionen der Schweiz verfügt das Kerngebiet der «Hauptstadtregion Schweiz» über Siedlungsstrukturen, die eng mit der Landschaft verknüpft sind und daher nicht oder nur sehr beschränkt die Nachteile grösserer urbaner Räume mit geringeren Landschafts- und Freiraumqualitäten aufweisen. Diese Qualitäten, die auch im Standortwettbewerb sehr geschätzt werden, sollen weiter gefördert und nicht durch unbedachte Siedlungsergänzungsstrategien gefährdet werden. Für die Qualitätsförderung ist generell auch die Biodiversität und die ökologische Vernetzung zu betrachten und umzusetzen. Städtebaulich und gestalterisch hochwertige bauliche Ergänzungen im weitgehend überbauten Siedlungskörper mit gleichzeitiger Stärkung der siedlungsprägenden Frei- und Grünräume sind jedoch sehr erwünscht.

### **4.3 Zukunftsbild der Region Bern-Mittelland**

Das neue Zukunftsbild zeigt die Entwicklungsvorstellungen der Region Bern-Mittelland bis ins Jahr 2040 auf. Im Bild werden die Beziehungen der Gemeinden in der Region Bern-Mittelland untereinander sowie mit der Kernagglomeration im Zentrum veranschaulicht. Das Zukunftsbild zeigt auf, an welchen Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsstrukturen sich die Region orientieren möchte.

Das Zukunftsbild sieht den Schwerpunkt der zukünftigen Siedlungsentwicklung in den inneren, vernetzten Strukturen des bestehenden Siedlungsgebiets. Ergänzt werden diese Schwerpunkte durch punktuelle Erweiterungen des Siedlungsgebiets an geeigneten zentralen Lagen. Dabei hat sich die Siedlungsentwicklung harmonisch ins qualitativ hochstehende Landschaftsgefüge der Region Bern-Mittelland einzuordnen und den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung zu folgen.

Das räumliche Gesamtbild der Region Bern-Mittelland versteht sich als Symbiose zwischen Besiedlung und Landschaft. Neben der Agglomeration Bern kommt den regionalen Zentren eine entscheidende Bedeutung zu, die weiterhin wichtige Stützpunktfunktionen für das ländlich geprägte Umland übernehmen.

Die Vernetzung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wird gefördert. Abgestimmt auf Raum und Mobilitätsnachfrage bilden sich Mobilitätszentren, die sowohl unterschiedliche Verkehrsmittelangebote konzentrieren als auch einfache und vielfältige Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und weitere Dienstleistungen für Reisende



anbieten. Alle Korridore verfügen über schnelle, sichere und direkte Velohaupttrouten, welche die Gemeinden untereinander und mit dem Agglomerationszentrum verbinden. Das ÖV-Basisnetz weist weiterhin eine radiale Struktur auf, wird aber vor allem in der Kernagglomeration gezielt um tangentielle Verbindungen ergänzt.

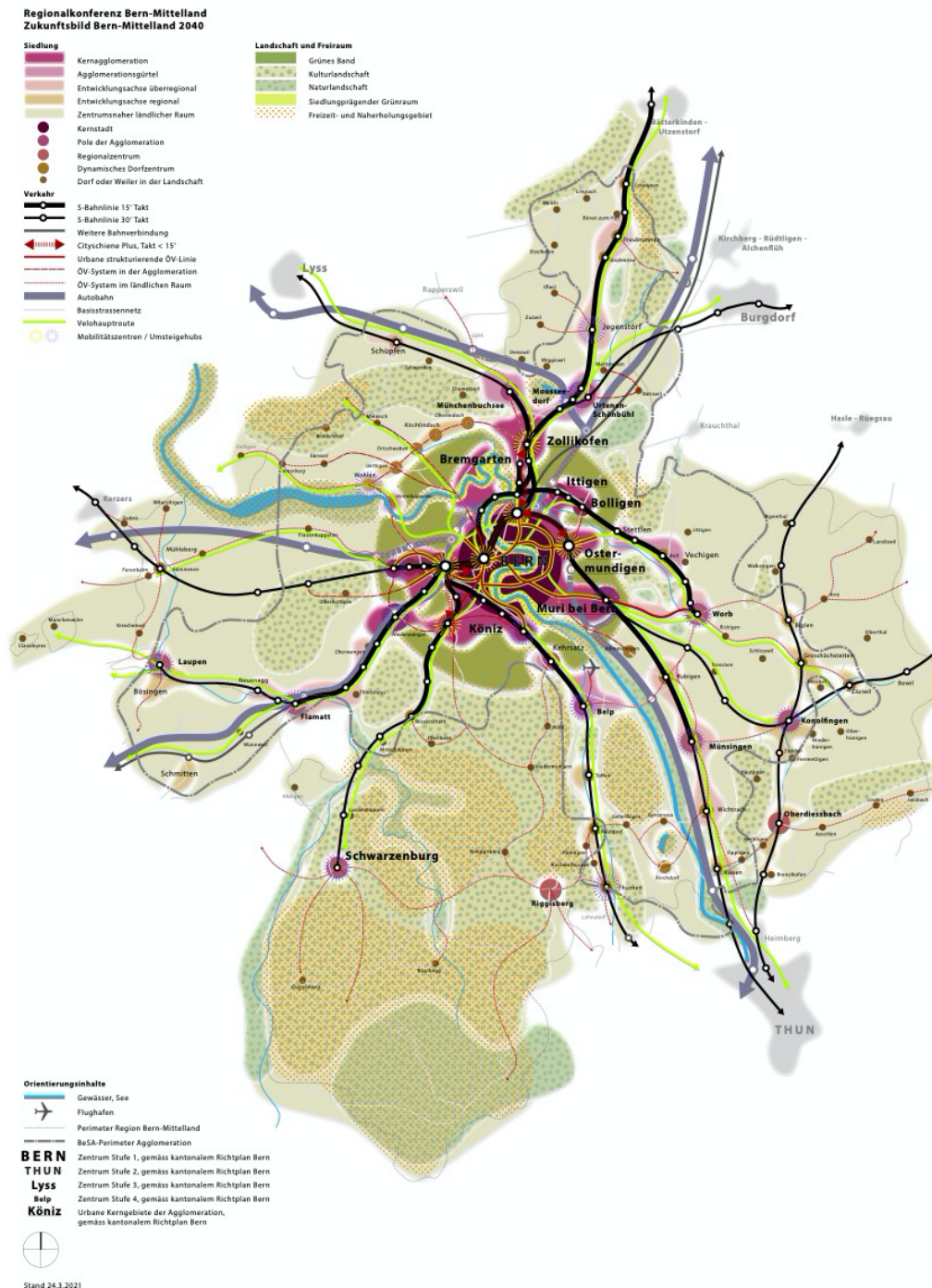


Abb. 53 Das Zukunftsbild 2040 der Region Bern-Mittelland (Quelle: Van de Wetering, 2021).

### 4.3.1 Teilbereich Siedlung

Nachfolgend werden die einzelnen Elemente der Siedlungsstruktur und ihre jeweilige Zielsetzung umschrieben. Die räumliche Abgrenzung der überregionalen und regionalen Entwicklungsachsen basiert auf verkehrlichen Kriterien.

#### Ziele nach Raumtyp

Kernagglomeration



Die Kernagglomeration ist geprägt von einer grossflächigen, teilweise hoch verdichteten Bebauung, öffentlichen Räumen und Infrastrukturanlagen. Die prioritären Funktionen der **Kernagglomeration** sind nach wie vor Arbeiten, Wohnen und Freizeit (inklusive Sport, Kultur und Erholung). Ein dichtes Verkehrsnetz sorgt für eine hervorragende Erschliessung des Raums. Der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr sind die wichtigsten Verkehrsträger für die innerhalb und nach ausserhalb der Kernagglomeration stattfindenden Wege. In strategisch wichtigen Räumen mit besonderem Entwicklungs- und Aufwertungspotenzial sind durch Umstrukturierungs- und Verdichtungsmassnahmen arealübergreifend städtebauliche Defizite angegangen worden und gestaffelt neue Wohn- und Arbeitsräume entstanden. Das Viererfeld im Nordosten der Stadt, aber auch die Gebiete in Ausserholligen im Westen, im Wankdorf im Norden oder an der Bernstrasse (Ostermundigen) im Osten der Kernagglomeration sind weitgehend realisiert. Komplementär zur teilweise hoch verdichteten Bebauung bieten urbane Freiräume mit hochwertig gestalteten öffentlichen Räumen und Parks ein attraktives Naherholungsangebot mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten.

Agglomerationsgürtel



Der **Agglomerationsgürtel** hängt baulich mit der Kernagglomeration zusammen und ist teilweise nach wie vor klar auf die Kernstadt ausgerichtet. Zahlreiche bedeutende Verkehrsverbindungen und Energieleitungen durchqueren den Agglomerationsgürtel. Die Siedlungen im Agglomerationsgürtel übernehmen daher lageabhängig besondere Funktionen für die Agglomeration: In weiten Teilen wird verdichtet gewohnt; an speziellen Lagen liegen abgestimmt auf das übergeordnete Verkehrsnetz Versorgungs- und Logistikenutzungen. Die Fokussierung auf die Kernagglomeration hat im Jahr 2040 abgenommen. Durch eine Erhöhung der Raumnutzerdichten hat die urbane Prägung des Agglomerationsgürtels zugenommen. Dementsprechend ist die Infrastrukturausstattung verbessert und die Ortskerne sind dicht und gemischt genutzte Treffpunkte. Durch die Lage im siedlungsnahen Grünen Band sind Freizeit- und Naherholungsgebiete im Agglomerationsgürtel rasch erreichbar.

Entwicklungssache überregional



**Entwicklungssachsen von überregionaler Bedeutung** sind die Achsen Richtung Freiburg–Lausanne–Genf, Richtung Burgdorf–Zürich/Basel, Richtung Thun/Berner Oberland, Richtung Kerzers–Neuchâtel, Richtung Lyss–Biel/Jura sowie in Richtung Solothurn.

Die Ortschaften entlang dieser Achsen sind überdurchschnittlich gut mit Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten ausgestattet (Bahnhaltstellen des öffentlichen Verkehrs mit dichtem Takt und teilweise Fernverkehrshalten, teilweise Autobahnen sowie einem Netz für Velohauptrouten). Das radiale S-Bahn-Netz und das Nationalstrassennetz prägen die Achsen massgeblich. Die Siedlungen insbesondere im Umfeld der S-Bahn-Haltstellen sind verdichtet und weisen in den grösseren Ortschaften mindestens ein Basisangebot an öffentlichen oder privaten Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen auf. Auf den Entwicklungsachsen findet im Vergleich zu den Dörfern im ländlichen Umland eine überdurchschnittliche Entwicklung statt. Die Gemeinden an den überregionalen Entwicklungsachsen zeichnen sich in der Regel durch eine landschaftlich attraktive Umgebung aus.

Entwicklungsachse  
regional



**Entwicklungsachsen von regionaler Bedeutung** sind die Achsen in Richtung Gürbetal, zwischen Thun und Burgdorf sowie in Richtung Laupen und Murten. Die Ortschaften entlang dieser Achsen sind gut mit Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten ausgestattet (S-Bahn-Haltstellen mit dichtem Takt, gute Anbindung für den motorisierten Individualverkehr mit Kantonsstrassen in die nächstgelegenen Zentren sowie ein Netz für Velohauptrouten). Auf den Entwicklungsachsen findet im Vergleich zu den Dörfern im ländlichen Umland eine überdurchschnittliche Entwicklung statt. Die Siedlungen insbesondere im Umfeld der Bahnhaltstellen sind verdichtet, die Dörfer an den Achsen sind allerdings weiterhin oft ländlich geprägt und zeichnen sich durch die besondere Nähe zur Kultur- und Naturlandschaft aus.

Zentrumsnaher ländlicher Raum



Der **zentrumsnahe ländliche Raum** zeichnet sich durch einzelne grössere Ortschaften (Regionalzentren), zahlreiche Dörfer und Weiler überwiegend mit Wohnfunktion sowie durch gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzung aus. Der Raum weist eine geringere Entwicklungsdynamik auf als die übrigen Räume. Mit einer fokussierten, moderaten Entwicklung wird er in seiner Struktur und im Charakter weitgehend erhalten. Der ländliche Raum zeichnet sich durch seine vielfältigen regionalen Landschaftscharakteristiken mit traditionellen Weilern und Hofgruppen, ausgedehnten Wäldern und offenen Landschaften aus.

Kernstadt



### Ziele nach Zentralitäten

Die Stadt Bern ist das übergeordnet wahrnehmbare Hauptzentrum der Region, bestehend aus einem historisch gewachsenen Kern und Quartieren mit spezifischen Eigenheiten und Identitäten. Die **Kernstadt** hat auch im Jahr 2040 bezüglich ihres vielfältigen Angebots an Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur, als Arbeitsort und aufgrund ihrer Bildungs- und Freizeiteinrichtungen eine Bedeutung über die Region Bern hinaus. Die Potenziale der vielfältigen Hauptstadt- und Zentrumsfunktionen werden genutzt und an optimalen Lagen situiert. Die Kernstadt wächst weiter dynamisch und zeichnet sich durch kurze Wege und grosszügige öffentliche Begegnungs-, Frei- und Grünräume aus.

Pole der Agglomeration



Verschiedene Pole in der Kernagglomeration und im Agglomerationsgürtel haben ein eigenes, spezifisches Profil und sorgen für eine Entlastung des Zentrums Bern. Diese Ausrichtung wird durch das System des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn, Tramlinien, tangentielle Buslinien, Knoten) sowie durch radiale Velohaupttrouten von der Innenstadt in die Region und tangentielle Veloverbindungen in der Stadt Bern unterstützt. Die Pole gewinnen bis ins Jahr 2040 weiter an Bedeutung und helfen mit, die Kernstadt zu entlasten, wo diese mit ihren Funktionen teilweise an Kapazitätsgrenzen stösst (insbesondere bezüglich Verhältnis Arbeitsplätze/Einwohnerinnen und Einwohner, Verkehrsbelastung des Hauptbahnhofs und der radialen Verkehrsachsen).

Regionalzentrum



Die **Regionalzentren** ausserhalb der Kernagglomeration und des Agglomerationsgürtels haben regionale Ausstrahlung (z. B. Konolfingen, Schwarzenburg) und erfüllen überkommunale Funktionen, etwa als Arbeitsplatzstandorte und für die Versorgung der ländlichen Bevölkerung. Dies trifft insbesondere in den hügeligen und weitläufigen Streusiedlungsgebieten zu, wo die Regionalzentren Bindeglieder mit guten Verkehrsverbindungen (z. B. Riggisberg) sind. Die Zentren sind durch städtebauliche Aufwertungen und Innenentwicklung gestärkt und nehmen ihre Funktionen und Rolle als administrative, wirtschaftliche und kulturelle Stützpunktgemeinden auf den Entwicklungsachsen oder im ländlichen Raum im Jahr 2040 weiterhin wahr.

Dynamisches Dorfzentrum



Die **dynamischen Dorfzentren** zeichnen sich durch eine gute ÖV-Erschliessung aus und haben sich nicht zuletzt aus diesem Grund dynamischer entwickelt als die Siedlungsgebiete in ihrem Umfeld (mittlere Dichte, Mischnutzungen usw.). Die dynamischen Dorfzentren haben ausserdem wegen ihrer ÖV-Erschliessung und der Lage auf Entwicklungsachsen eine gewisse Bedeutung für die umliegenden Siedlungsgebiete. Sie dienen als Umsteigeorte von anderen Verkehrsträgern auf den öffentlichen Verkehr und weisen als solche eine gewisse Infrastruktureinrichtung auf.

Dorf oder Weiler in der Landschaft



Die **Dörfer und Weiler** in der Landschaft nehmen überwiegend eine Wohnfunktion wahr und sind geprägt durch die landwirtschaftliche Nutzung im Umfeld. Ihre Ortskerne sind teilweise noch weitgehend intakte Zeugen der Entstehung dieser Orte und unterstreichen den regionstypischen Charakter der Landschaft. Sie sind aufgewertet, erfahren nur geringe punktuelle Verdichtungen und sind daher in ihrer oftmals historischen Struktur erhalten.

Bevölkerungsentwicklung

### Angestrebte Bevölkerungs-, Beschäftigten- und Siedlungsentwicklung

Die Prognose zur Bevölkerungsentwicklung bis 2040, wie sie in Kap. 3.2.2 vorgestellt wird, überschätzt das Wachstum der Gemeinden in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten und den Hügel- und Berggebieten.

Mit dem Ziel der Abstimmung von Siedlung und Verkehr soll der wesentliche Teil des erwarteten Bevölkerungswachstums vorwiegend in bestehenden grösseren Siedlungsgebieten an bereits gut erschlossener Lage stattfinden. Deshalb werden für diese beiden Raumtypen gegenüber den Prognosen die Zielwerte des Richtplans Kanton Bern 2030 von 4 % bzw. 2 % verwendet. Auf den Horizont 2040 hochgerechnet, ergibt sich daraus für «zentrumsnahe ländliche Gebiete» ein Wachstum von 5.7 % und für «Hügel- und Berggebiete» ein Wachstum vom 2.8 %. Das zugrunde gelegte Wachstum entspricht damit beim Raumtyp «zentrumsnahe ländliche Gebiete» in etwa dem Wachstum zwischen 2001 und 2018, beim Raumtyp «Hügel- und Berggebiete» ist es in Anbetracht des Rückgangs in der Vergangenheit eher hoch. Tabelle 41 zeigt die Bevölkerungszahlen 2040 mit den angepassten Wachstumswerten. Für die Region Bern-Mittelland wird von 2018 bis 2040 ein Bevölkerungswachstum von 14.5 % erwartet. In absoluten Zahlen bedeutet dies etwas mehr als 60'000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner.

Raumtyp	Bevölkerung 2018	Bevölkerung 2040	Differenz 2018–2040	
			absolut	prozentual
Zentrum 1. Stufe (Kernstadt Bern)	135'170	162'000	26'830	19.8 %
Urbane Kerngebiete (Kernagglomeration)	87'641	100'115	12'474	14.2 %
Zentren 3. und 4. Stufe (Regionalzentren)	83'332	95'610	12'278	14.7 %
A&E ohne Zentralität (Entwicklungsachsen)	51'434	57'350	5'916	11.5 %
Zentrumsnahe ländliche Räume	50'797	53'708	2'911	5.7 %
Hügel- und Berggebiete	8'558	8'802	244	2.8 %
<b>Agglomerationsperimeter</b>	<b>377'557</b>	<b>435'327</b>	<b>57'770</b>	<b>15.3 %</b>
<b>Region Bern-Mittelland</b>	<b>416'932</b>	<b>477'585</b>	<b>60'653</b>	<b>14.5 %</b>

Tab. 41 Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen des kantonalen Richtplans bis 2040 gemäss Gesamtverkehrsmodell Bern (GVM 2040), angepasst an die Bevölkerungsprognosen der Stadt Bern sowie an das bisherige Wachstum der Gemeinden des Raumtyps «zentrumsnahe ländliche Gebiete» und «Hügel- und Berggebiete».

Beschäftigtenentwicklung

Auch bei den Prognosen der Beschäftigtenzahlen wird das Wachstum in Gemeinden der Raumtypen «zentrumsnahe ländliche Gebiete» und «Hügel- und Berggebiete» überschätzt. Das Wachstum dieser beiden Raumtypen wird analog zum Bevölkerungswachstum auf 5.7 % respektive 2.8 % beschränkt. Grund dafür ist auch hier die Lenkung der Siedlungsentwicklung an Lagen mit einer guten ÖV-Anbindung. So wird für die Region Bern-Mittelland bis 2040 von gut 22'000 zusätzlichen Beschäftigten ausgegangen (vgl. Tab. 42).

Raumtyp	Beschäftigte 2017	Beschäftigte 2040	Differenz 2017–2040	
			absolut	prozentual
Zentrum 1. Stufe (Kernstadt Bern)	189'079	194'499	5'420	2.9 %
Urbane Kerngebiete (Kernagglomeration)	58'651	69'595	10'944	18.7 %
Zentren 3. und 4. Stufe (Regionalzentren)	42'987	46'910	3'923	9.1 %
A&E ohne Zentralität (Entwicklungsachsen)	13'706	14'917	1'211	8.8 %
Zentrumsnahe ländliche Räume	13'719	14501	782	5.7 %
Hügel- und Berggebiete	3'034	3119	85	2.8 %
<b>Agglomerationsperimeter</b>	<b>305'060</b>	<b>326'335</b>	<b>21'275</b>	<b>7.0 %</b>
<b>Region Bern-Mittelland</b>	<b>321'176</b>	<b>343'512</b>	<b>22'336</b>	<b>7.0 %</b>

Tab. 42 Beschäftigtenentwicklung nach Raumtypen des kantonalen Richtplans bis 2040 gemäss Gesamtverkehrsmo-  
 dell. Das Wachstum wurde in den Raumtypen «zentrumsnahe ländliche Gebiete» und «Hügel- und Berge-  
 gebiete» auf 4 % respektive 2 % begrenzt. In den weiteren Raumtypen wurde das Wachstum anteilmässig  
 erhöht, damit das Wachstum über die gesamte Region erhalten bleibt.

Regionaler Median  
 Raumnutzerdichte

Wie der Vergleich der Mediane in Tabelle 43 zeigt, erreicht die RKBM heute schon höhere Raumnutzerdichtewerte pro Raumtyp als der übrige Kanton. Aus diesem Grund hat die Region zur Berechnung des regionalen Baulandbedarfs die kantonalen Mediane der Raumnutzerdichte pro Raumtyp durch regionale Mediane ersetzt. Mit der Berücksichtigung dieser ambitionierteren, aber für die Region realistischen Zielsetzung, dass Neuzonungen und Umstrukturierungen diese regionale Raumnutzerdichte erreichen, kann das Siedlungsflächenwachstum minimiert werden. Eine entsprechende Zielsetzung war bereits Teil des RGSK II.

Raumtyp	Kant. Median Raumnutzerdichte nach Raumtyp (RN/ha)*	Reg. Median Raumnutzerdichte nach Raumtyp (RN/ha)**
Zentrum 1. Stufe (Kernstadt Bern)	158	239
Urbane Kerngebiete (Kernagglomeration)	85	101
Zentren 3. und 4. Stufe (Regionalzentren)	57	73
A&E ohne Zentralität (Entwicklungsachsen)	53	64
Zentrumsnahe ländliche Räume	39	43
Hügel- und Berggebiete	34	41

Tab. 43 Kantonale und regionale Mediane der Raumnutzerdichte (RN/ha) nach Raumtypen des kantona-  
 len Richtplans.  
 \* Wert, der von jeweils gleich vielen Gemeinden desselben Raumtyps innerhalb des Kantons  
 über- und unterschritten wird.  
 \*\* Wert, der von jeweils gleich vielen Gemeinden desselben Raumtyps innerhalb der Region  
 Bern-Mittelland über- und unterschritten wird.

#### 4.3.2 Teilbereich Landschaft

##### Übergeordnete Ziele

Basierend auf den RGSK I und II und der Grundlage «Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung» (RKBM 2014) haben folgende übergeordnete Ziele nach wie vor Gültigkeit:

- Die weitere Siedlungsentwicklung respektiert den Rahmen der differenzierten Kultur- und Naturlandschaft.
- Die frei zugänglichen, mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss und dem Velo gut erreichbaren und qualitativ hochwertigen Freiräume sind langfristig zu erhalten und im Zusammenwirken mit der Siedlung weiterzuentwickeln und aufzuwerten, sodass verschiedenste Funktionen (Erholungsbedürfnisse, Naturerlebnis, ökologische Vernetzung) erfüllt werden können.
- Die Klimafunktion von Frei-, Grün- und Wasserflächen (z. B. Begrünung, Durchlüftung, Beschattung, Verdunstung, Kühlung) wird mitberücksichtigt und in die Siedlungsentwicklung integriert.
- Die künftige Siedlungsentwicklung stellt insbesondere sicher, dass die Flusslandschaft der Aare und jene der anderen Flüsse weiterhin als zusammenhängende Landschaftsräume erlebbar bleiben.
- Der Aareraum, als wichtiger und prägender Teil der Stadt- und Siedlungslandschaft, bildet das grüne Rückgrat der Agglomeration und wird als Ganzes weiterentwickelt und differenziert (Naturraum, Park, Grün- und Freiraum im urbanen Bereich).
- Die grossen, zusammenhängenden hügeligen bis sanft gewellten Landschaften des ländlichen Raums sind neben den Wäldern das prägende Element und vielerorts für die heute vorhandene hohe Landschaftsqualität der Region verantwortlich. Die landwirtschaftliche Nutzung prägt das Landschaftsbild und ist identitätsstiftend. Im Einklang mit einer vielfältigen Landwirtschaft sind im ländlichen Raum auch extensive Erholungsnutzungen wie Velofahren oder Wandern möglich.
- Die Gewässerräume bilden neben den bestehenden geschützten Naturräumen wichtige Ausgleichs- und Vernetzungskorridore und werden als solche erhalten.

«Grünes Band»



### Ziele nach Landschaftsraum der Region Bern-Mittelland

Das Grüne Band wird als ein in der Breite variabler, teilweise durch Siedlungsstrukturen oder Infrastruktur durchbrochener Grünraumkorridor verstanden, der sich um weite Teile der urbanen Stadt- und Siedlungslandschaft legt. Als Zäsur trennt es die inneren urbanen von den äusseren offenen Landschaften. Durch die gute Erreichbarkeit mit dem Fuss- und Veloverkehr bildet das Grüne Band die erforderlichen grünen Ausgleichsräume für die Naherholung. Es wird weiterhin massgeblich land- und forstwirtschaftlich genutzt, übernimmt aber auch wichtige Vernetzungsfunktionen im Bereich Ökologie. Im Grünen Band wird die funktionale Überlagerung der Ansprüche (Naherholung, Bewegung, Landwirtschaft, ökologische Infrastruktur) ermöglicht. Das Grüne Band ist im Bewusstsein der Bevölkerung im Sinne einer attraktiven und hochwertigen stadt- und agglomerationsnahen Natur-, Kultur- und Siedlungslandschaft mit vielfältigen Landschaftselementen verankert.

Das Grüne Band wird als Abfolge verschiedener Raumfenster ausgelegt. Es werden die drei Typen «Freiraum mit Siedlungserweiterung» (behutsame Siedlungsentwicklung unter Einhaltung von gewissen Vorgaben bezüglich Freiraumqualitäten), «Kultur- und Naturlandschaft» (landwirtschaftlich genutzte Flächen und Gewässerräume) sowie «Wald mit Erholungsnutzung» (Erholungswälder wie der Bremgartenwald) unterschieden. Allesamt dienen sie in ihrer Weise der Vermittlung zwischen Stadt und Land. Das heisst, sie bilden den Übergangsbereich von weitgehend bebauten zu deutlich weniger bebauten Bereichen. Nebst der tangentialen Grundform des Grünen Bands haben also gerade auch die radialen Verbindungsfunktionen (Gewässer, Freiraumzäsuren vom Zentrum nach aussen) eine grosse Bedeutung.

Siedlungsprägender  
Grünraum



Grossflächige Freiräume in der Stadt- und Siedlungslandschaft sind keine Resträume oder Negativräume, sondern verfügen über eine eigene Identität und Qualität und prägen die Siedlungsstruktur. Diese Zwischenräume haben oft den Status von Parks, die mit unterschiedlichen Bedeutungen und Inhalten belegt sind. Auch eine landwirtschaftliche Nutzung ist hier nicht ausgeschlossen, steht aber nicht im Vordergrund. Die Freiräume haben zum einen eine wichtige Funktion als Freizeit-, Begegnungs- sowie Naherholungs- und Ruheräume, zum anderen wird mit der Durchgrünung insbesondere im dicht besiedelten Stadt- und Siedlungsraum ein positiver Beitrag zu Stadtklima und Biodiversität geleistet. Nach Möglichkeit und in Abstimmung mit den Siedlungsstrukturen sind die öffentlichen inneren Grün- und Freiräume und ihre markanten Landschaftselemente gezielt aufgewertet und über kurze und direkte Anbindungen erreichbar.

Kulturlandschaft



Die Kulturlandschaften sind land- oder forstwirtschaftlich genutzte Landschaften, die aufgrund ihrer besonderen Landschaftscharaktere, Wald und Vegetation sowie Landnutzung typisch für das schweizerische Mittelland sind. Darin eingeschlossen sind qualitätsvolle kulturlandschaftsprägende Strukturen wie Einzelbauten, Hecken und Bachläufe sowie topografisch bedeutende Aussichtslagen und -hügel. Charakteristisch für diese



Kulturlandschaften sind Weiler, Hofgruppen und ländliche Dörfer mit teilweise kulturhistorisch wertvollen Baugruppen und Einzelbauten. Die Erhaltung dieser Kulturlandschaft, des Landschaftscharakters und einer modernen und vielfältigen Bewirtschaftung ist wichtig. Die Kulturlandschaften werden durch die unterschiedlichen Landschaftsbilder auch als Erholungs- und Bewegungsräume genutzt.

#### Naturlandschaft



Bei den Naturlandschaften handelt es sich um schützenswerte 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. Zu erwähnen gilt es z. B. die mehrfach geschützte Flusslandschaft der Aare zwischen Thun und Bern mit ihren gewässerbegleiteten Ufergehölzen, Auen- und Bruchwäldern. Die Gebiete von nationaler und kantonaler Bedeutung werden durch die Gewässer von regionaler Bedeutung wie beispielsweise der Urtene, der Gürbe oder der Chise ergänzt. Wertvoll sind insbesondere die Uferbereiche an Seen und Flüssen. Ziel ist die Erhaltung der Landschaftsqualität, der Vielfalt von Flora und Fauna sowie die ökologische Aufwertung und Vernetzung (Priorität Biodiversitäts- und Artenschutz). Diese Räume werden land- und forstwirtschaftlich genutzt, weisen Vernetzungsachsen und -korridore auf und werden für die extensive Naherholung und das Naturerlebnis zugänglich gehalten. Gezielte Koordination und Lenkung der Erholungssuchenden stellen den Schutz der Lebensräume sicher.

#### Freizeit- und Naherholungsgebiet



Die Freizeit- und Naherholungsgebiete bezeichnen grössere Zielorte von regionaler Bedeutung (Wohlensee, Gurten, Aareraum, Wälder, Naturpark Gantrisch) für verschiedene Freizeit- und Erholungsaktivitäten in der Region. Der Übergangsbereich am Siedlungsrand und das Grüne Band bieten ein breites Angebot von solchen Räumen an. Die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Freizeit- und Naherholungsgebiete sind mittels attraktiver Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr (touristisches Angebot), zu Fuss und mit dem Velo sichergestellt und bei Bedarf in Abstimmung mit dem Schutz der sensiblen Lebensräume koordiniert.

### 4.3.3 Teilbereich Verkehr und Mobilität

Übergeordnete Ziele  
 der Mobilitätspolitik

Die Region Bern-Mittelland orientiert sich in ihrer Mobilitätspolitik an der Vision einer **effizienten, nachhaltigen und vernetzten Mobilität für alle**. Diese Vision ist das Ergebnis der breit abgestützten, 2019 unter Beteiligung einer Vielzahl von Akteurinnen und Akteuren erarbeiteten Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040. Ziel ist es, dass Bevölkerung und Wirtschaft im gesamten Raum Bern-Mittelland langfristig über eine gute Erreichbarkeit verfügen. Hierzu soll ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereitgestellt werden, das hinsichtlich Auslastung, Kosten und Ressourcenverbrauch (Energie, Land) wirtschaftlich und nachhaltig ist. Die digitale Vernetzung und der Ausbau von ÖV-Drehscheiben zu Mobilitätszentren soll den Gebrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel und das Teilen von Fahrzeugen vereinfachen und so bestmögliche Mobilitätsoptionen bieten.

Die obige Vision wird in Übereinstimmung mit den Mobilitätsstrategien von Bund und Kanton in einem nach den drei Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt gegliederten Zielsystem konkretisiert.

Die folgende Abbildung fasst die Oberziele der Mobilitätspolitik für die Region Bern-Mittelland zusammen:

Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt
<p><b>Attraktiv</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit leistungsfähigem und qualitativ hochstehendem Mobilitätsangebot die Bedürfnisse von Bevölkerung und Unternehmen abdecken</li> <li>▪ Infrastrukturen, Verkehrsmittel und Mobilitätsketten physisch und digital vernetzen</li> <li>▪ Daten von Anbietern und Nutzenden digital vernetzen und zur Verkehrsoptimierung nutzen</li> </ul>	<p><b>Erreichbar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Für alle Bevölkerungsgruppen und alle Teilräume eine gute Erreichbarkeit sicherstellen</li> <li>▪ Flexible und kombinierbare Nutzung der Verkehrsmittel fördern</li> <li>▪ Möglichkeiten geteilter und gemeinsamer Nutzung von Fahrzeugen erhöhen</li> </ul>	<p><b>Belastungsarm</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch die Mobilität verursachte Belastungen für Bevölkerung und Umwelt minimieren</li> <li>▪ Flächensparendes Verkehrssystem insbesondere durch Abstimmung von Siedlung und Verkehr sicherstellen</li> <li>▪ Eine lokal und regional gut durchmischte Siedlungsstruktur anstreben</li> </ul>
<p><b>Wirtschaftlich</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene verfügbaren Mitteln grösstmögliche Wirkung erzielen</li> <li>▪ Auslastungs- und Besetzungsgrade der Fahrzeuge auf Strasse und Schiene erhöhen</li> </ul>	<p><b>Sicher und komfortabel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unfallrisiken im Verkehr minimieren</li> <li>▪ Für mobilitätseingeschränkte Personen einen möglichst hindernisfreien Zugang zur Mobilität sicherstellen</li> <li>▪ Einfach zugängliche, zuverlässige und komfortable Mobilitätsangebote schaffen</li> </ul>	<p><b>Energieeffizient</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Energieeffizienz der Mobilität verbessern</li> <li>▪ Den Einsatz nicht-erneuerbarer Energieträger für Mobilitätsbedürfnisse minimieren</li> </ul>

Abb. 54 Oberziele der Mobilitätspolitik der Region Bern-Mittelland  
 (Quelle: Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040, Kap. 5.1).

Aus Sicht der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit gilt es, attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen, die sich durch Leistungsfähigkeit und eine hohe Qualität auszeichnen und so die Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Bevölkerung erfüllen. Für Effizienzsteigerungen und Optimierungen des Verkehrssystems sollen Infrastrukturen, Verkehrsmittel und Mobilitätsketten digital und physisch vernetzt werden. Daten von Anbietern und

Anwenderinnen und Anwendern sind zu vernetzen und zur Verbesserung des Mobilitätsangebots zu nutzen. Das Verkehrssystem soll auch in dem Sinne wirtschaftlich sein, dass Investitionen in Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote gezielt dort erfolgen, wo sie die grösstmögliche Wirkung erzielen. Infrastrukturen sollen möglichst optimal ausgelastet sein. Dazu sind die Auslastungs- und Besetzungsgrade der Fahrzeuge auf der Strasse und der Schiene zu erhöhen.

Das zentrale Ziel aus Sicht der gesellschaftlichen Nachhaltigkeit ist es, für alle Teilräume der Region Bern-Mittelland und alle Bevölkerungsgruppen eine gute Erreichbarkeit sicherzustellen. Dies gilt auch für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder sowie ältere Personen. Die Erreichbarkeit soll durch flexiblere Nutzungsmöglichkeiten und eine bessere Kombinierbarkeit von Verkehrsmitteln erhöht werden. Dazu sind auch die Möglichkeiten zur geteilten und gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen zu erweitern. Die Mobilitätsangebote sollen sicher und komfortabel sein. Das Unfallrisiko im Verkehr ist auf ein Minimum zu reduzieren. Eine möglichst hindernisfreie Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen für mobilitätseingeschränkte Personen ist zu gewährleisten. Die Mobilitätsangebote sollen zuverlässig und komfortabel, ihre Benutzung einfach sein.

Ein aus Sicht der Umwelt nachhaltiges Verkehrssystem minimiert die mobilitätsbedingten Belastungen von Mensch und Natur wie beispielsweise Lärm- und Schadstoffimmissionen und weist einen geringen Flächenverbrauch auf. Eine Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsplanung sowie gut durchmischte Siedlungsstrukturen ermöglichen kurze Wege und flächensparende Mobilitätslösungen. Die Energieeffizienz in der Mobilität ist zu verbessern. Antriebstechnologien basierend auf erneuerbaren Energieträgern sollen Antriebe mit fossilen Treibstoffen möglichst vollständig ersetzen.

Abstimmung mit  
Siedlungsentwicklung

Siedlungsentwicklung und Entwicklung des Mobilitätsangebots sind bestmöglich und frühzeitig aufeinander abzustimmen. Die Prognosen zeigen, dass das Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum räumlich nicht gleichmässig verteilt erfolgen wird. Es wird sich vielmehr vermehrt auf einzelne Schwerpunkte konzentrieren. In erster Priorität wird die Entwicklung dort gefördert, wo bereits eine gute Erschliessung (v.a. mit dem öffentlichen Verkehr) gewährleistet ist, sodass das Siedlungswachstum auf das bestehende Mobilitätsangebot ausgerichtet werden kann. Bei Siedlungsentwicklungen, welche gesamtregional zentral liegen oder von regionaler Bedeutung sind (z. B. Bern Viererfeld, div. ESP), darf sich die Angebotsentwicklung jedoch an der entsprechenden zukünftigen Nachfrage orientieren. Bezogen auf das ÖV-Angebot kann dies beispielsweise bedeuten, dass mit einem Ausbau die Bereitschaft zu einem erwünschten, lokal grösseren Siedlungswachstum gezielt unterstützt werden kann.

### Ziele für die einzelnen Elemente des Gesamtverkehrssystems

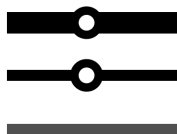
Das Zukunftsbild zeigt, wie die Region Bern-Mittelland in ein Netz übergeordneter Entwicklungsachsen eingebunden ist. Bern bildet mit der Innenstadt, seinen Stadtteilzentren und den benachbarten Ortskernen das übergeordnet wahrnehmbare Hauptzentrum der Agglomeration. Neben dem radial ausgerichteten System des strassen- und schienegebundenen Verkehrs gewinnen ergänzende, tangentiale Verbindungen sowohl für den ÖV (S-Bahn, Einführung von tangentialen Buslinien, neue Knoten) wie auch für den Fuss- und Veloverkehr zunehmend an Bedeutung. Die regionalen Zentren ausserhalb der Kernagglomeration sind durch direkte radiale Achsen mit dem Zentrum verknüpft. Damit diese regionalen Zentren ihre überkommunalen Funktionen erfüllen können (z. B. als Arbeitsplatzstandorte, als Versorgungsorte des ländlichen Raums), sind sie mit dem MIV, dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossen. Das Prinzip der kurzen Wege ist inner- wie ausserhalb der Kernagglomeration umgesetzt worden.

#### Velohauptroute



Der Veloverkehr hat einen hohen Anteil am Modal Split. Das betrifft insbesondere den Pendlerverkehr in den radialen Zugangskorridoren zur Kernagglomeration und der Stadt Bern. Auf diesen radialen Zugangsachsen zum Zentrum werden schnelle und direkte Velohaupttrouten flächendeckend angeboten. Bestehende Netzlücken sind prioritär behoben. Alle Velohaupttrouten erfüllen hohe Qualitätsstandards (Breite, Asphalt, Direktheit, zugelassen für E-Bikes). Insgesamt wird damit eine deutliche Zunahme der Nutzung des Velos als flexibles und flächeneffizientes (und mit E-Bikes schnelles) Verkehrsmittel angestrebt.

#### Bahnlinien



Das erwartete Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen wird zu einem weiteren Mobilitätswachstum führen. Damit dieses nicht zu einer Überlastung des Verkehrssystems führt, wird die Mobilität in der Stadt und in der Agglomeration möglichst flächensparend abgewickelt. Neben dem Fuss- und Veloverkehr ist es der ÖV, der die geforderte Flächeneffizienz erfüllt. Der ÖV spielt deshalb für die Umsetzung der Ziele der Mobilitätspolitik der Region Bern-Mittelland eine zentrale Rolle. Die S-Bahn ist dabei das Rückgrat des ÖV-Systems. In der Kernagglomeration weist das S-Bahn-Angebot mindestens einen 15'-Takt, in der Region einen 30'-Takt auf.

#### City-Schiene Plus



Ein zentrales Element ist die City-Schiene, auf welcher aufgrund der Überlagerung der einzelnen S-Bahn-Linien ein urbaner und dichter S-Bahn-Takt (< 15') zwischen den einzelnen Bahnhöfen besteht. Kern der City-Schiene bildet der Abschnitt Europaplatz–Bern Bahnhof–Bern Wankdorf. Im Zuge einer Weiterentwicklung (Plus), werden auch weitere Bahnabschnitte gegen Norden, Süden und Osten in der Kernagglomeration an das City-Schiene-Konzept angebunden, sodass ein dichter Takt und Umsteigebeziehungen eine flexible Mobilität ermöglichen.

Urbane und  
ländliche ÖV-Linien



In der Kernagglomeration und im Agglomerationsgürtel besteht ein dichtes, nachfragegerechtes Netz von Bus- und Tramlinien. Im ländlichen Raum wird das S-Bahn-Netz durch ein attraktives Busliniennetz ergänzt.

Autobahn



Das Hochleistungsstrassennetz ist leistungsfähig und sicher, und der Verkehr wird im Übergang zum untergeordneten Basisnetz koordiniert. Die Kapazitäten der Nationalstrassen genügen den Anforderungen für die konzentrierte Siedlungsentwicklung, und durch einen flüssigen Verkehrsfluss wird der Verkehr solange wie möglich auf dem übergeordneten Strassennetz gehalten, um Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Netz zu vermeiden. Es wird geprüft, wo Autobahnabschnitte in der Nähe des Siedlungsgebiets überdeckt werden können, um Lärm- und Schadstoffbelastung in bewohntem Gebiet zu reduzieren und die Siedlungsentwicklung nach innen weiter zu fördern.

Basisstrassennetz



Das funktional zusammengesetzte regionale Basisstrassennetz als Richtplan gewährleistet eine hohe Erreichbarkeit zwischen den Gemeinden. Im Strassenraum sind die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander abgestimmt. Auf dem Basisnetz wird der MIV kanalisiert und siedlungsverträglich gestaltet. Durch den Wechsel zur E-Mobilität ist der MIV im Jahr 2040 umweltfreundlicher und leiser. Die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur wird unter Einbezug von Veloverkehr und strassengebundenem ÖV optimiert. Verkehrsmanagement hat Vorrang vor einem weiteren Ausbau.

Mobilitätszentren/  
Umsteigehubs



Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel wird weiterentwickelt. Durch eine regional abgestimmte Systematik und den gezielten Ausbau von multimodalen Drehscheiben wird die kombinierte Mobilität verbessert. Hierzu werden u. a. Mobilitätszentren und Umsteigehubs ausgebildet, welche optimale Umsteigelösungen schaffen. Auch neue Mobilitätsoptionen wie der öffentliche Individualverkehr (ÖIV), «personal mobility devices» (PMD) und Sharing-Lösungen sind einzubinden und tragen zu mehr Flächeneffizienz bei. Die Auswahl und Eignung der Standorte als Mobilitätszentren oder Umsteigehubs ist im Rahmen eines Projekts der RKBM bis zum Agglomerationsprogramm der 5. Generation zu verifizieren, das heisst, die schematisch aufgezeigten Standorte sind nicht als abschliessend zu verstehen.

#### 4.4 Abstimmung Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung

In der Agglomeration Bern respektive der Region Bern-Mittelland werden die **Siedlungs- und die Verkehrsplanung aufeinander abgestimmt**.

Dadurch lässt sich die vorhandene Infrastruktur optimal nutzen, und es sind weniger Infrastrukturausbauten nötig. Um das Wachstum des MIV zu dämpfen bzw. in der Kernagglomeration die Verkehrsleistung des MIV zugunsten der flächeneffizienteren Verkehrsarten zu reduzieren, wird die Siedlungsentwicklung in der Region auf Gebiete fokussiert, die sich gut durch den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr erschliessen lassen.

Die Gemeinden der Region Bern-Mittelland streben eine weitere **Siedlungsentwicklung nach innen** und eine weitere **Erhöhung der Nutzungsdurchmischung** an. Kompakte Siedlungen, in denen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten räumlich nahe beieinanderliegen, zeichnen sich durch kurze Alltagswege aus und generieren vergleichsweise wenig zusätzlichen Verkehr. Die neuen, verdichteten Siedlungen sollen eine hohe städtebauliche Qualität aufweisen und über attraktive Grünräume verfügen. In der Umgebung der Siedlungen werden **Naherholungsgebiete erhalten und geschaffen**. Bei der Erteilung von Baubewilligungen wird sichergestellt, dass die Bauvorhaben im Einklang mit dem Ziel einer qualitativ hochwertigen Verdichtung stehen. **Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen** sollen zur Attraktivität durchmischter Siedlungsstrukturen beitragen (z. B. durch lokale Velosharing-Angebote und gute tangentielle ÖV- und Velo-Verbindungen in durchmischten Wohn-/Arbeitsgebieten). Wichtige Freizeitangebote sollen auch ohne MIV gut erreichbar sein.

Um den Pendlerverkehr in das Hauptzentrum und die grossen Agglomerationszentren zu reduzieren, strebt die Region Bern-Mittelland eine Stärkung der «dezentralen Zentren» (Zentren 3. und 4. Stufe) als Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandorte an.

## 5. Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf resultiert aus der Gegenüberstellung des Umsetzungsstands, der Situations- und Trendanalyse und dem Zukunftsbild. Die nachfolgende Erläuterung des Handlungsbedarfs ist auf den neuen Referenzzustand im Jahr 2040 ausgerichtet und würdigt respektive berücksichtigt zudem das bisher Erreichte.

### 5.1 Siedlung

#### 5.1.1 Stärken

Region

Die Region Bern-Mittelland ist Teil der Hauptstadtregion Schweiz, die als innovativer Lebens- und Wirtschaftsraum gestärkt werden soll. Die Agglomeration Bern hat ein grosses Potenzial im Bereich Public Management und ein gut ausgebautes Bildungsangebot mit einem starken Engagement bei der Vernetzung von Wirtschaft und Forschung. Zudem verfügt sie über einen schweizweit bedeutenden Gesundheitsstandort und eine Vielzahl von gemeinsam genutzten Institutionen und Infrastrukturanlagen in den Bereichen Sport, Kultur und Freizeit. Durch die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit wird die Attraktivität des gesamten Raums weiterhin gefördert, indem für die vielfältigen Schlüsselbereiche und Zentrumsfunktionen die nötigen Flächen und Rahmenbedingungen bereitgestellt werden. Die abwechslungsreiche Topografie strukturiert das Bild von mehrheitlich klar definierten Siedlungsachsen, ländlich geprägten Dörfern und landwirtschaftlich orientierten Weilern und Hofgruppen bzw. Einzelhöfen.

Als Folge verfügt die Region über ein breites Wohnangebot, das vom urbanen Wohnen in der Stadt Bern bis zum Wohnen im Grünen im ländlichen Raum reicht. Gerade im urbanen Kernraum und im Agglomerationsgürtel bestehen Flächenpotenziale für vielseitige wirtschaftliche Nutzungen an gut erschlossenen Lagen. Die Siedlungsstrukturen sind geprägt von Naherholungs- und Lebensqualität, Überschaubarkeit, Differenzierung und Vielfalt. Neben der belebten Altstadt von Bern, die als UNESCO-Weltkulturerbe ausgezeichnet ist, gibt es zahlreiche weitere kulturhistorisch wertvolle Ortsbilder und Einzelobjekte. Im Zusammenspiel mit den Grünräumen sind diese strukturprägenden und identitätsstiftenden Merkmale massgeblich für das Erscheinungsbild und den Charakter der Region.

Wohnen

Nach einem Rückgang seit den 1970er-Jahren nimmt die Wohnbevölkerung in der Kernagglomeration seit Mitte der 2000er-Jahre wieder zu (vgl. Abb. 18). Aus raumplanerischer Sicht ist die Entwicklung der letzten Jahre zu begrüssen, insbesondere auch, weil ein relevanter Anteil dank einer Siedlungsentwicklung nach innen erfolgen konnte. Es lässt sich grundsätzlich festhalten, dass die bestehende Siedlungsstruktur der Region den zeitgemässen Anforderungen an die ÖV-Erschliessung entspricht. Mit der in den letzten Jahren verstärkten Wohnbauproduktion an zentralen Lagen konnte der Bevölkerungsanteil, der an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten lebt, erhöht werden. Insgesamt ist ein grosser Teil der

Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. 75 % der Einwohnerinnen und Einwohner sind sogar gut bis sehr gut (ÖV-Güteklassen A, B und C) mit dem ÖV erschlossen.

Arbeiten

Ein Grossteil der Arbeitsplätze der Region liegt in der Kernagglomeration oder im Agglomerationsgürtel mit entsprechend guter Erschliessung. Seit einigen Jahren verstärkt sich die Konzentration der Arbeitsplätze entlang der Verkehrsachsen, an den im RGSK I und II bezeichneten Entwicklungsschwerpunkten (ESP) und an den Standorten für verkehrintensiven Vorhaben (ViV). Die ESP- und ViV-Standorte in der Region sind gut mit dem ÖV erschlossen und an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Bestehende Flächenpotenziale für vielseitige wirtschaftliche Nutzungen an gut erschlossenen Lagen in den Kerngebieten und der Agglomeration finden sich beispielsweise in der Stadt Bern (Ausserholligen, Wankdorf Süd), Muri (Lischenmoos) oder Ittigen (Papiermühle/Worblaufen).

Von den im RGSK II definierten Schwerpunkten Arbeiten befindet sich in der Stadt Bern aktuell das Schermenareal, in der Gemeinde Köniz das Areal Liebefeld Carba Nord und in Worb das Gebiet Worboden kurz vor oder in der Realisierungsphase. Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte wie das Bernfeld in Jegenstorf sind in der Realisierung weit fortgeschritten und werden in den kommenden Jahren fertiggestellt sein. Dasselbe gilt für das Verdichtungsgebiet Guisanplatz 1/Eidg. Zeughausareal im Breitenrainquartier der Stadt Bern.

### 5.1.2 Schwächen und Handlungsbedarf

Die Planung und Realisierung der Infrastrukturen sowie die Entwicklungsstrategien der Gemeinden sind auf das Zukunftsbild (vgl. Kap. 4) auszurichten, das vernetzte und gegliederte Siedlungsräume sowie Verkehrsnetze in einer intakten Landschaft vorsieht. Die angestrebte verstärkte überkommunale Abstimmung der nachhaltigen Siedlungsentwicklung umfasst sowohl die vernetzten inneren Siedlungsstrukturen als auch die komplementären ländlichen Räume.

Im Folgenden werden die bestehenden Schwächen sowie der dazugehörige Handlungsbedarf im Bereich Siedlung bezeichnet.

Defizit an Flächen für  
Wohn- und  
Mischnutzungen

Aufgrund des zu erwartenden und angestrebten Bevölkerungswachstums besteht ein Risiko, dass insbesondere in den gut erschlossenen, zentralen Räumen wie dem urbanen Kernraum, dem Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen zu wenige Siedlungsentwicklungsflächen zur Verfügung stehen, um das Wachstum aufzunehmen. Dies könnte zu einer unerwünschten Verdrängung der Flächennachfrage in periphere, weniger gut erschlossene und damit weniger gut geeignete Räume führen.



Folgende Tabelle zeigt den Wohnbaulandbedarf (WBB) bis 2040 nach Raumtypen. Der theoretische WBB ( $WBB_{th}$ ) wird auf Basis des Bevölkerungszuwachses bis 2040 und des regionalen Medians der Raumnutzerdichte berechnet. Vom  $WBB_{th}$  werden die Nutzungsreserven auf unüberbauten WMK-Zonen und ein Drittel der inneren Reserven auf überbauten WMK-Zonen abgezogen; dies ergibt den tatsächlichen WBB ( $WBB_{tat}$ ). Ein negativer tatsächlicher WBB ist als Überangebot zu verstehen.

Raumtyp	Bevölkerungszuwachs 2018–2040	Raumnutzerdichte <sub>rg</sub> (RN/ha)*	$WBB_{th}$ (ha)	Unüberbaute WMK-Reserven (ha)	Abzuziehende Innere WMK-Reserven (ha)	$WBB_{tat}$ (ha)
Zentrum 1. Stufe (Kernstadt Bern)	26'830	239	112.3	25.6	12.8	73.9
Urbane Kerngebiete (Kernagglomeration)	12'474	99	126.0	68.2	51.5	6.3
Zentren 3. und 4. Stufe (Regionalzentren)	12'278	73	168.2	72.9	59.1	36.2
A&E ohne Zentralität (Entwicklungsachsen)	5'916	64	92.4	49.2	52.1	-8.9
Zentrumsnahe ländliche Räume	2'911	43	67.7	56.4	39.1	-27.8
Hügel- und Berggebiete	244	41	6.0	15.0	7.5	-16.6
<b>Agglomerationsperimeter</b>	<b>57'770</b>	<b>–</b>	<b>505.8</b>	<b>222.5</b>	<b>180.5</b>	<b>102.8</b>
<b>Region Bern-Mittelland</b>	<b>60'653</b>	<b>–</b>	<b>572.5</b>	<b>287.3</b>	<b>222.2</b>	<b>63.1</b>

Tab. 44 Der theoretische Wohnbaulandbedarf ( $WBB_{th}$ ) wird basierend auf dem Bevölkerungszuwachs und der Raumnutzerdichte für die RKBM und den Agglomerationsperimeter berechnet (ohne Gemeinde Schüpfen).  
 \* regionaler Median aller Gemeinden der RKBM nach Raumtypen

Bedarf besteht vor allem in der Stadt Bern (Z1) und in den Zentren der 3. und 4. Stufe innerhalb des Agglomerationsperimeters aber auch – in geringerer Masse – in den urbanen Kerngebieten der Agglomeration (UK). Dieser Bedarf an Wohnbauland kann nicht mit den vorhandenen Reserven gedeckt werden. In Gemeinden im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen ohne Zentralität kann der Wohnbaulandbedarf knapp gedeckt werden. Die zentrumsnahen ländlichen Gebiete sowie die Hügel- und Berggebiete weisen einen deutlich geringeren Bedarf an Wohnbauland auf als die Gemeinden der zentraleren Raumtypen. In diesen Gebieten kann der Baulandbedarf mit den vorhandenen Reserven gedeckt werden.

Bei den vorhandenen Bauzonenreserven muss jedoch berücksichtigt werden, dass deren Aktivierung zum jeweils benötigten Zeitpunkt mit Unsicherheiten behaftet ist, da sich die Umsetzung aus verschiedenen Gründen (Verfügbarkeit der Bauzonen, Rechtsmittelverfahren usw.) teils um Jahre verzögern kann.

Abbildung 55 vergleicht den tatsächlichen Wohnbaulandbedarf ( $WBB_{tat}$ ), berechnet mit dem kantonalen Median der Raumnutzerdichte und mit dem regionalen Median der Raumnutzerdichte. Durch die Berücksichtigung der

regionalen Raumnutzerdichte kann der WBB<sub>tat</sub> in allen Raumtypen deutlich reduziert werden.

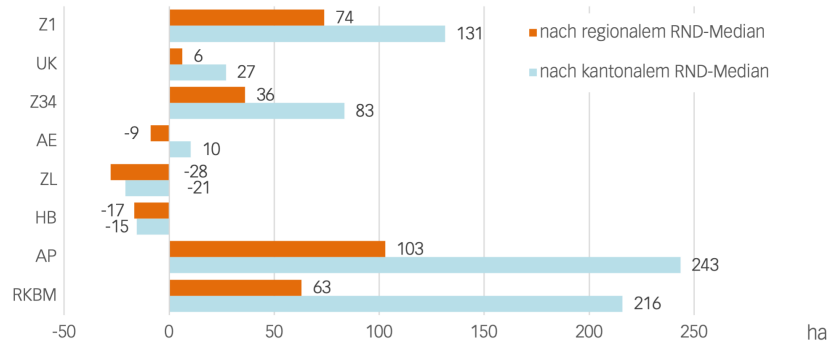


Abb. 55 Vergleich des tatsächlichen Baulandbedarfs (ha), berechnet mit dem kantonalen Median der Raumnutzerdichte und mit dem regionalen Median.

Aus der Gegenüberstellung wird ersichtlich, dass in der Gesamtbilanz der Region Bern-Mittelland grundsätzlich genügend Bauzonenreserven vorhanden sind. In der Stadt Bern sowie in den Zentren der 3. und 4. Stufe kann die Nachfrage allerdings nicht alleine mit den unüberbauten Bauzonen und inneren Reserven gedeckt werden, während in den zentrumsnahen ländlichen Räumen und den Hügel- und Berggebieten ein Überangebot besteht. Die Reserven sind auf kurze Sicht insgesamt knapp bemessen, wenn man die erwartbaren Mobilisierungsverzögerungen – kleinteilige Eigentümerstrukturen, Beschlüsse der Stimmberechtigten, Rechtsmittelverfahren – mit einbezieht.

Zur Abdeckung der Nachfrage nach Siedlungsflächen wurden in den letzten RGSK diverse bereits eingezonte Entwicklungsgebiete bezeichnet, die sich für eine Entwicklung eignen und die Nachfrage auffangen sollen. In der Zwischenzeit konnten mehrere grössere Gebiete bereits realisiert werden oder befinden sich in Realisierung. Beispiele sind:

Gemeinde	Gebiet	Massnahmen- nummer RGSK II	Typ	Fläche (ha)	Realisierungs- stand
Ostermundigen	Oberfeld	S-3-50	Wohnschwerpunkt	9.8	umgesetzt
	Grube	S-3-49	Wohnschwerpunkt	6.1	umgesetzt
Münsingen	Dorfmatte ZPP N	S-3-41	Wohnschwerpunkt	4	umgesetzt
Muri	Hüenlifeld	S-3-46	Wohnschwerpunkt	4.8	> 50 % realisiert
Bern	Brünnen	S-3-02	Wohnschwerpunkt	2.5	> 50 % realisiert
	Schermenareal	S-3-04	Arbeitsschwerpunkt	6.1	> 50 % realisiert
Köniz	Liebefeld ESP	S-5-31	Verdichtungsgebiet	5.6	> 50 % realisiert
	Nesslerenweg	S-5-37	Verdichtungsgebiet	4.4	umgesetzt
Bern	Siedlung Holenacker	S-5-75	Verdichtungsgebiet	4.3	umgesetzt
	Guisanplatz/Zeughaus- areal	S-5-18	Verdichtungsgebiet	4.2	> 50 % realisiert

Tab. 45 Beispielhafte Auswahl von grösseren, bereits realisierten oder sich in Realisierung befindenden Schwerpunktgebieten Wohnen und Arbeiten und Verdichtungsgebieten seit dem RGSK II.

Bereits im RGSK II wurde erkannt, dass ein schonender Umgang mit der Ressource Boden ein wichtiges Element ist, um auf die Herausforderungen zu reagieren. Diese Zielsetzung wird mit dem Zukunftsbild 2040 nochmals bestätigt. Die Raumnutzerdichte (Median) in den einzelnen Raumtypen der Region Bern-Mittelland ist heute teilweise bereits deutlich höher als die Raumnutzerdichte (Median) der Raumtypen über den gesamten Kanton betrachtet.

Ergänzend zur konsequenten Aktivierung von unüberbauten Reserven und inneren Reserven sind weiterhin Innenentwicklungsgebiete zu identifizieren und zu mobilisieren sowie punktuell Einzonungen zu realisieren. Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung soll der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung an zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen erfolgen. Die entsprechenden Standorte sind planerisch zu sichern und zu mobilisieren. Die geeigneten Areale betreffen in der Regel Fruchtfolgeflächen (FFF). Für viele Gemeinden im Mittelland stellt es eine grosse Herausforderung dar, bei einer Beanspruchung von FFF diese durch geeignete Flächen innerhalb des Gemeindegebiets zu kompensieren. Daher sind gemeindeübergreifende Kompensationsmöglichkeiten anzustreben.

Fehlendes  
 Flächenangebot/  
 Reserven für Industrie  
 und Gewerbe

In den letzten Jahren war eine zunehmende Verdrängung von industriellen und gewerblichen Nutzungen durch Dienstleistungsnutzungen zu beobachten. Die Zusammensetzung der Bauzonenreserven im Bereich Arbeiten zeigt einen Überhang an Reserven für Dienstleistungsnutzungen. Insbesondere im urbanen Kerngebiet stehen Flächen für produzierende Betriebe vermehrt unter Umnutzungsdruck. Heute stehen deshalb

insbesondere an zentrumsnahen Lagen nur noch wenige Flächen für Betriebe aus dem 2. Sektor zur Verfügung. Andernorts sind zwar die Reserven teilweise noch relativ hoch, jedoch nicht verfügbar oder liegen, beispielsweise für Betriebserweiterungen, nicht an den nachgefragten Lagen. Das Schaffen von neuen Reserven ist aufgrund hoher Hürden für Neueinzonungen oftmals nicht möglich, sodass auch in ländlichen Gebieten teilweise Flächen für die Weiterentwicklung des lokalen Gewerbes fehlen.

In Zukunft sind bestehende Flächen für reine Industrie- und Gewerbenutzungen zu sichern. Daneben ist ein ausreichendes, verfügbares, bei Bedarf zusätzliches Angebot für die Weiterentwicklung oder die Neuansiedlung von Betrieben des 2. Sektors zu schaffen. Betriebsnotwendige Weiterentwicklungen des lokalen Gewerbes abseits der besterschlossenen Lagen sind planerisch weiterhin zu ermöglichen.

Fehlende Akzeptanz für Siedlungsentwicklungen am richtigen Ort

In der gesamten Region sind (theoretische) Potenziale für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen und Siedlungserweiterungen an den richtigen Orten vorhanden. Die Mobilisierung ist allerdings zum Teil mit Problemen behaftet.

Diesbezüglich besteht Handlungsbedarf auf verschiedenen Ebenen: Bei der Bevölkerung ist die Akzeptanz gegenüber der Innenentwicklung sowie der Verdichtung und Mobilisierung von Entwicklungsarealen zu erhöhen. Als mittel- und langfristiges Potenzial muss die Siedlungsentwicklung nach innen vertieft thematisiert und die Umsetzung von inneren Reserven wie unternutzten Bauzonen und Industrieflächen weiterhin stark gefördert werden. Dies umfasst neben der Verdichtung und Umstrukturierung des bestehenden Siedlungsgebiets auch Massnahmen zur Aufwertung und Erneuerung von Quartieren, Dorfkernen und Freiräumen. Auf diese Weise kann der Bevölkerung der städtebauliche Mehrwert vermittelt und die Akzeptanz erhöht werden. Die bestehenden Planungsinstrumente und heutigen Entscheidungsmechanismen genügen zudem den Anforderungen an eine nachhaltige Regionalentwicklung nur bedingt und sind im Sinne der übergeordneten Instrumente (RPG, kantonaler Richtplan) zu überdenken und weiterzuentwickeln.

Teilweise mangelhafte Siedlungs- und Aufenthaltsqualität

Für die Akzeptanz von Siedlungsentwicklungen nach innen ist es unabhängig, dass die ortsbauliche Gestaltung hochwertig ist und ausreichende und attraktive Freiräume für den Aufenthalt und die Naherholung zur Verfügung stehen.

In der Region Bern-Mittelland wurden bereits verschiedene Massnahmen ergriffen, um eine hohe Siedlungs- und Aufenthaltsqualität neuer Siedlungen zu erreichen und jene von bestehenden Siedlungsgebieten zu verbessern. So wurden für die regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Siedlungserweiterungs-, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bereits mit dem RGSK I Massnahmen zur qualitätsvollen Entwicklung formuliert (z. B. Realisierung über qualifizierte Verfahren nach SIA). Es gilt, die

Umsetzung dieser Massnahmen weiterzuverfolgen und die Gemeinden nach Bedarf weiterhin in der Entwicklung der Gebiete zu unterstützen. Bei der Festlegung von entsprechenden Entwicklungsgebieten ist zu beachten, dass wichtige Freiräume erhalten oder im Zuge der Entwicklungen aufgewertet werden.

Ungenügend ÖV-erschlossene Siedlungsentwicklungsflächen

Siedlungsgebiete mit geringer ÖV-Erschliessungsgüte befinden sich vor allem in den ländlichen Gemeinden oder teilweise an Hanglagen von Gemeinden, die ansonsten gut mit dem ÖV erschlossen sind.

Einzonungen sind nur dann mit dem Verkehr abgestimmt und im Sinne der Innenentwicklung, wenn sie räumlich zentral liegen. Im kantonalen Richtplan wurden minimale ÖV-Güteklassen als Voraussetzung für die Festsetzung von Entwicklungsgebieten definiert. Diverse rechtskräftige Bauzonenreserven und Entwicklungsgebiete mit mangelhafter ÖV-Erschliessung konnten in den letzten Jahren durch verschiedene verkehrliche Massnahmen besser erschlossen werden.

Weiterhin ohne gute ÖV-Erschliessung sind insbesondere periphere Lagen ausserhalb der zentralen Räume (urbanes Kerngebiet, Agglomerationsgürtel, Entwicklungsachsen) der Region. Für viele dieser Lagen ist kaum eine Verbesserung erzielbar, da die notwendigen Rahmenbedingungen (z. B. ausreichende Raumnutzerdichte und genügend Nachfrage) für eine tragbare ÖV-Erschliessung in der erwünschten Qualität fehlen. An entsprechenden Lagen sind Anstrengungen zu unternehmen, unüberbaute Bauzonen an besser erschlossene Standorte mit ausreichender ÖV-Erschliessungsgüte zu verlagern. Aus den verbleibenden Siedlungen in diesen Räumen wird mindestens eine Wegetappe auch zukünftig oft mit dem MIV zurückgelegt werden. Somit ist darauf zu achten, dass in der Nähe der Wohnorte attraktive Umsteigeangebote an ÖV-Haltestellen bereitstehen.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Flächendefizit für Wohn- und Mischnutzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Konzentration an gut erschlossenen zentralen Lagen</li> <li>– Gegenwärtige regionale Raumnutzerdichte bei Gebietsentwicklungen beibehalten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten, Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebieten, Siedlungserweiterungsgebieten</li> <li>– Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete erreichen höhere Raumnutzerdichten als kantonal gefordert</li> <li>– Unterstützung bei der Mobilisierung der Baulandreserven und Umstrukturierungsgebiete anbieten, Beratung SEin installiert (seit Januar 2020)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weiterverfolgen der geeigneten bereits definierten und neuer Entwicklungsgebiete</li> <li>– Unterstützung bei der Mobilisierung der Baulandreserven und Umstrukturierungsgebiete etablieren (Beratung SEin als Daueraufgabe)</li> <li>– Kompensationsmöglichkeiten für beanspruchte Fruchtfolgeflächen aufzeigen</li> </ul>
Fehlendes Flächenangebot für Industrie und Gewerbe	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verfügbarkeit von Gewerbebezonen</li> <li>– Entlastung von (Um)nutzungsdruck</li> <li>– Projektbezogene Betriebsweiterungen ermöglichen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Arbeitszonenbewirtschaftung des Kantons Bern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sichern insbesondere von zentrumsnahen Arbeitszonen, Vermeiden von Umnutzungsdruck</li> <li>– Ergänzend Bezeichnen von neuen regionalen Gewerbebezonen und Arbeitsgebieten</li> </ul>
Fehlende Akzeptanz für Siedlungsentwicklung (Einzonungen, Überbauung eingezoner Gebiete und dichte Überbauungen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen</li> <li>– Siedlungsentwicklung nach innen in erster Priorität</li> <li>– Erweiterungen an geeigneten zentralen Lagen mit Einordnung ins Landschaftsgefüge und nach Prinzipien der Nachhaltigkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten, Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebieten</li> <li>– Sensibilisierungskampagne «Boden gutmachen» der RKBM</li> <li>– Pilotprojekt «Innenentwicklungspotenziale aktivieren» der RKBM</li> <li>– Beratung SEin installiert (seit Januar 2020)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufzeigen der Chancen von Innenentwicklung gegenüber der Bevölkerung</li> <li>– Angebot einer bedarfsgerechten Beratung für die Gemeinden (Beratung SEin als Daueraufgabe)</li> <li>– Regionale Abstimmung von gemeindeübergreifenden Planungen (z. B. Sportstätten) sicherstellen</li> </ul>
Teilweise mangelhafte Qualität resp. Aufwertungspotenzial im Siedlungsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dichte, gut gestaltete und identitätsstiftende Siedlungsstrukturen mit geeigneten Freiräumen</li> <li>– Sichern von wertvollen Freiräumen und Naherholungsgebieten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Geeignete Massnahmen fördern (Qualitative Verfahren: Workshops, Testplanungen, Wettbewerbe)</li> <li>– Bestimmen wichtiger Freiräume und Naherholungsgebiete und Vorgaben zu deren Entwicklung</li> <li>– Pilotprojekt «Innenentwicklungspotenziale aktivieren» der RKBM</li> <li>– Beratung SEin installiert (seit Januar 2020)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weiterverfolgen der Massnahmen zur Sicherstellung einer guten Qualität von neuen Siedlungsentwicklungen und der Ansätze zum Erhalt und zur Aufwertung von Frei- und Naherholungsräumen</li> <li>– Angebot einer bedarfsgerechten Beratung für die Gemeinden (Beratung SEin als Daueraufgabe)</li> </ul>
Ungenügende ÖV-Erschliessung von Entwicklungsgebieten	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen (festgelegte Erschliessungsziele ÖV)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– div. ÖV-Verbesserungen (z. B. Verlegung Bahnhof Laupen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsentwicklung weiter an bereits gut erschlossene Lagen lenken, mangelhafte ÖV-Erschliessungen an zentralen Lagen verbessern</li> </ul>

Tab. 46 Handlungsbedarf Siedlung, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.

## 5.2 Landschaft

### 5.2.1 Stärken

Die Region Bern-Mittelland verfügt über Siedlungsstrukturen, die eng mit der Landschaft verknüpft sind und nicht oder nur sehr beschränkt die Nachteile grösserer, urbaner Räume aufweisen. Durch diese Verflechtung fehlen die «Unorte» der suburbanen Landschaften, welche in anderen Agglomerationen zumeist grosse Flächen einnehmen, in der Region Bern-Mittelland fast gänzlich.

In diesem Zusammenhang sind einerseits die zahlreichen Grünkorridore und Grüninseln in den zentralen Bereichen der Agglomeration und andererseits das Grüne Band in der Übergangszone zwischen urbanem Kerngebiet, Agglomerationsgürtel und Umland von besonderer Qualität. Sie prägen das grüne Erscheinungsbild des Siedlungsgebiets, gliedern den Agglomerationsraum und tragen zusammen mit den Freiräumen massgeblich zur städtischen Lebensqualität bei.

Das Grüne Band, bestehend aus Landwirtschaftsflächen, Wäldern und Naherholungsgebieten in Stadt- und Agglomerationsnähe (äussere Landschaft), und die siedlungsprägenden Grünräume innerhalb der Siedlungsstruktur (innere Landschaft) leisten einen positiven Beitrag zur ökologischen Vernetzung und zu einem ausgeglichenen Stadtklima und erfüllen eine Vielzahl von Erholungsbedürfnissen.

Der Aareraum zählt zu den prägendsten Landschaftselementen in der Region Bern-Mittelland. Sowohl die Stadt Bern als auch die Agglomeration werden durch den Aareraum und seine Topografie geprägt. Die Aare und ihre intakten Aaretalhänge werden als wertvolle Frei- und Naherholungsgebiete geschätzt.

Die Landschaftsqualität in der Region Bern-Mittelland wird als Alleinstellungsmerkmal betrachtet. Sie ist damit ein wichtiger Standortfaktor. Herausragend ist einerseits die Durchgrünung des urbanen Kerngebietes, die auch in dicht besiedelten Bereichen in hoher Qualität vorhanden ist und als Potenzial verstanden wird. Andererseits stechen die Nähe der Stadt zu grossräumigen und offenen Landschaften sowie der meist klare Abschluss der Siedlungsränder heraus.

### 5.2.2 Schwächen und Handlungsbedarf

Nutzungsdruck auf  
Landschaft und  
Freiräume

Die Qualitäten der Grünkorridore, Grüninseln und Freiräume sind heute einem zunehmenden Siedlungs- und Nutzungsdruck ausgesetzt. Der Trend hin zu einer höheren Nutzungsintensität wird sich durch das Bevölkerungswachstum in Zukunft noch verstärken, weshalb es gilt, die möglichen Beeinträchtigungen durch eine hochwertige Gestaltung der Grün- und Freiräume abzuschwächen. Ein «Auffüllen» dieser Räume zugunsten einer kurzfristigen Wohnstrategie könnte zu einer Einbusse der Qualität des Ganzen führen und ist daher nicht im Sinne einer nachhaltigen

Siedlungsentwicklung. Aus dieser Sichtweise hat die Definition der zukünftigen Siedlungsstruktur im bebauten Raum unter Berücksichtigung der städtischen und stadtnahen Grün- und Freiräume zu erfolgen.

Defizite Freiraumversorgung	Infolge des Nutzungsdrucks bestehen Defizite bei der Freiraumversorgung. Diese Problematik betrifft insbesondere die Bevölkerung im urbanen Kerngebiet und im Agglomerationsgürtel. Im Hinblick auf einen angemessenen Versorgungsgrad und eine städtebauliche Stärkung der Siedlungsstrukturen sind genügend Freiräume mit hoher Aufenthalts- und Bewegungsqualität zu schaffen. Als öffentliche Begegnungszonen attraktivieren sie das Wohnumfeld.
Isolierte Grün- und Freiräume, mangelhafte Vernetzung	Im Kontext der Siedlungsentwicklung ist die ökologische Vernetzung der Frei- und Grünflächen aufgrund von Siedlungen und Infrastrukturbauten beeinträchtigt. Die Vernetzung der Lebensräume ist aus stadtoökologischer und stadtklimatischer Sicht zu erhalten und durch Neu- oder Umgestaltung aufzuwerten. Insbesondere mit dem Grünen Band, den Vorranggebieten siedlungsprägende Grünräume und der Bezeichnung von Erholungsschwerpunkten wurden im Bereich der Kernagglomeration wichtige Freiräume bezeichnet und Massnahmen definiert. Diese gilt es sukzessive umzusetzen. Weitere wichtige Durchlüftungskorridore, Kaltluftbahnen und Grünflächen sind systematisch zu erheben und mit geeigneten Massnahmen zu sichern.
Ungenügende Zugänge zu Landschaftsräumen	Gewisse Erlebnis- und Naturräume in der Region Bern weisen eine ungünstige oder schlechte Erreichbarkeit auf. Übergeordnet besteht Handlungsbedarf, die Zugänglichkeit der extensiv und intensiv genutzten Erlebnis- und Naherholungsgebiete und die Anbindung an die Landschaft, insbesondere an das Grüne Band, den Aareraum und den Regionalen Naturpark Gantrisch (Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln) zu verbessern und zu stärken.
Verlust an Landwirtschaftsflächen und ökologisch wertvollen Lebensräumen	Die Ausdehnung des Siedlungsgebiets und der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen – insbesondere in den Agglomerationsgemeinden – führen zunehmend zu einer Lebensqualitätsverminderung im Wohnumfeld und zu einem Verlust an Landwirtschaftsflächen, an ökologisch wertvollen Lebensräumen und der biologischen Vielfalt. Dabei besteht die Gefahr, dass ein Alleinstellungsmerkmal der Region – die enge Verknüpfung der Siedlungsstrukturen mit der Landschaft – zerstört wird. Die Herausforderung besteht darin, im Rahmen einer guten Stadtraumplanung und von Nachverdichtungen den Verlust der Landschaft und deren Zerschneidung zu schmälern. Im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit bei der Landschafts- und Siedlungsentwicklung sind Grün- und Freiräume als integraler Bestandteil von Siedlungserweiterungen zu sichern und bewusst als Übergang zwischen Siedlungskörper und Landschaft zu gestalten und in Wert zu setzen.



Ungenügender Bekanntheitsgrad von Naherholungsangeboten

Die Bekanntheit des Grünen Bands und von dessen landschaftlichem Wert ist heute wenig im Bewusstsein der Bevölkerung verankert. Die Herausforderung besteht darin, das Grüne Band als stadtstrukturierenden Grünzug weiterzuentwickeln und die Bevölkerung auf das davon ausgehende Potenzial als Bindeglied zwischen Stadt und Land zu sensibilisieren.

Nach wie vor sind mancherorts gewisse Gewässerabschnitte und Flussufer beeinträchtigt oder eingedolt. Revitalisierungen und gestalterische Aufwertungen sollen vorangetrieben werden. Vor allem im Rahmen der Siedlungsentwicklung und der Erhöhung der Siedlungsqualität ergeben sich Möglichkeiten, die Gewässer als Grünkorridore mit ökologischen Funktionen zu renaturieren und das bisher teils zu wenig genutzte Erholungspotenzial besser auszunutzen. Damit ergibt sich die Chance, Gewässer und Landschaften wie beispielsweise den städtischen Aareraum als Natur- und Erholungsgebiet zu stärken und schützen.

Der prioritäre Handlungsbedarf liegt somit im Erhalt und Schutz der bestehenden Landschafts- und Freiraumqualitäten. In einzelnen Bereichen sind Aufwertungen und Verbesserungen möglich. Neben den Uferbereichen als Übergangszonen trifft dies insbesondere auf die Funktion der Naherholung zu, welcher im Zusammenhang mit der verstärkten Siedlungsentwicklung nach innen eine zunehmend wichtige Rolle zukommt.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Nutzungsdruck auf Landschaft und Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hochwertige Grün- und Freiräume</li> <li>– Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Klima- und Energieziele und zur Biodiversität leisten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Grünes Band, siedlungsprägende Grünräume und Erholungsschwerpunkte im Rahmen RGSK I + II definiert und gesichert</li> <li>– Vernetzungsmassnahme Veloweg 888 umgesetzt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhalt und Aufwertung bestehender und Schaffen neuer Freiräume (z. B. im Rahmen von Arealentwicklungen)</li> <li>– Entwicklungsgebiete Wohnen/Arbeiten an geeigneten Lagen konzentrieren</li> </ul>
Defizite Freiraumversorgung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hochwertige Freiraumqualität</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weitere Verbesserung der Vernetzung von Grün- und Freiräumen</li> </ul>
Isolierte Grün- und Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vernetzung von Grün- und Freiräumen</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vertiefung Massnahmen, Definition Ausstattung für Grünräume, Erholungsschwerpunkte</li> <li>– Erhalt des Beitrags des Grünen Bands zur Sicherstellung der Durchlüftung des dichten Siedlungskörpers im Kern der Agglomeration Bern unter dem Aspekt des Klimawandels</li> <li>– Weitere wichtige Grünflächen und Korridore erheben und sichern</li> </ul>
Teilweise ungenügende Zugänge zu Landschaftsräumen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gute Anbindung mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss in die Landschaft, v. a. der Erlebnis- und Freizeiträume</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Im Rahmen der regionalen Angebotskonzepte Optimierung von Busangebot und Überprüfung Linienführung Velofreizeitwege</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserungen Zugänge und Verbindungen, insbesondere für ÖV und LV zu stadtnahen Landschaftsräumen, im «Grünen Band», entlang des Aareums und in den Regionalen Naturpark Gantrisch</li> </ul>
Gefahr Verlust an Landwirtschaftsflächen und an ökologisch wertvollen Lebensräumen (Biodiversität)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhalt von Kultur- und Naturräumen als identitätsstiftende Merkmale der Region</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umsetzung der Vorranggebiete Kulturlandschaften als Massnahme im RGSK II</li> <li>– Zielsetzungen betr. Biodiversität in Massnahme Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume im RGSK II</li> <li>– Festlegung von Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung (vgl. Massnahme BM.S-Bgo)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weiterverfolgen der bisherigen Daueraufgaben</li> <li>– Schützen von ökologisch wertvollen und intakten Flächen</li> <li>– Siedlungsentwicklung lenken</li> </ul>
Ungenügende Bekanntheit des Grünen Bands	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Überkommunale Sicherung des Grünen Bands</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umsetzung und Kommunikation von neuen Massnahmen im Grünen Band (z. B. Veloweg 888)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bekanntheit erhöhen, Kommunikationsmassnahmen ergreifen</li> <li>– Überkommunale Abstimmung von Aktivitäten/Massnahmen</li> </ul>

Tab. 47 Handlungsbedarf Landschaft, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.

## 5.3 Verkehr und Mobilität

### 5.3.1 Stärken

#### Veloverkehr

In der Region Bern-Mittelland herrschen mehrheitlich günstige räumliche und verkehrspolitische Voraussetzungen für den Veloverkehr. Das urbane Kerngebiet der Agglomeration ist kompakt und die Zentren befinden sich in kurzer bis mittlerer Distanz zueinander (5–10 km) (vgl. Abb. 38 Kap. 3.4.5).

Dementsprechend gross ist das Potenzial für die Velonutzung in der Agglomeration und in der gesamten Region – gerade auch unter Berücksichtigung der Entwicklung bei den E-Bikes.

Der Bau von Velohaupttrouten in der Region sowie der Ausbau von Velostationen und B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wurden vorangetrieben. In den urbanen Kerngebieten konnte der Anteil des Velos am Modal Split merklich gesteigert werden.

#### Öffentlicher Verkehr

In der Region Bern-Mittelland besteht grundsätzlich ein gutes ÖV-Angebot. Die Realisierung von wichtigen ÖV-Infrastrukturen trägt zu einer sukzessiven Weiterentwicklung des ÖV-Netzes bei und ermöglicht Ausbauten und Optimierungen des Taktfahrplans. Der radial ausgerichtete Knoten Bern stellt dank der Bündelung der Nachfrage sowie den Durchmesserlinien eine Stärke im ÖV-System der Region Bern-Mittelland dar. Das Projekt Zukunft Bahnhof Bern ist eine Schlüsselmassnahme, welche ab 2027 eine Neuorganisation der regional und national wichtigen ÖV-Drehscheibe Bahnhof Bern erlaubt. Zusammen mit den Projekten Entflechtung Wylerfeld und Bern West, Leistungssteigerungen, wird die Grundlage für weitere Taktverdichtungen im Fernverkehr und im S-Bahn-Verkehr geschaffen. Der neu positionierte RBS-Bahnhof sowie die neuen Zugänge Bubenbergrasse und Länggasse ermöglichen bessere Umsteigebeziehungen und eine Entflechtung der Passagierströme. Durch verschiedene Instrumente entwickelt sich die Angebots- und Netzplanung der Region Bern-Mittelland kontinuierlich weiter.

Mit der ÖV-Netzstrategie 2040 hat sich die Region den zukünftigen Herausforderungen des öffentlichen Verkehrs angenommen und Handlungsansätze formuliert, um das ÖV-Netz in der Kernagglomeration entsprechend der wachsenden Nachfrage weiterzuentwickeln.

Das im Vierjahres-Rhythmus zu erarbeitende regionale Angebotskonzept (RAK) setzt auf der Ebene der Angebotsplanung an und formuliert in den Bereichen Kurs- und Taktfahrplan, Transportgefässe und Linienführungen die Strategien der Bus- und S-Bahn-Linien, welche zur Prüfung zuhanden des Kantons eingereicht werden.

### **Gesamtverkehr/Motorisierter Individualverkehr**

Die Region Bern-Mittelland hat die 2003 formulierte 3V-Strategie («vermeiden, verlagern, verträglich gestalten») planerisch konsequent verfolgt und in den Agglomerationsprogrammen 1–3 respektive RGSK I und II als wichtige Grundstrategie verankert. Sie hat das gemeinsame Verständnis der Mobilitätszukunft in der Region Bern-Mittelland gestärkt, indem sie Rückhalt für eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrspolitik schuf und die geforderten Massnahmen und Projekte legitimierte.

In den beiden letzten Jahrzehnten hat sich die Mobilität jedoch auf verschiedenen Ebenen grundlegend verändert. Vor 20 Jahren gab es praktisch keine marktfähigen E-Bikes und E-Autos, die Sharing-Kultur und die Digitalisierung der Mobilität mit Apps steckten noch in den Anfängen und die Förderung des ÖV und Veloverkehrs als Alternative zum MIV hat erst Fahrt aufgenommen. 2019 hat die Region daher die neue Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 erarbeitet, in der die 3V-Strategie um die Stossrichtung «vernetzen» zur 4V-Strategie erweitert wurde. Als zentrale, langfristige Vision besteht das Ziel einer «effizienten, nachhaltigen und vernetzten Mobilität für alle».

Statistische Analysen der letzten Jahre zeigen Entwicklungstendenzen auf, welche die Grundziele der RGSK I und II stützen. So konnte eine Veränderung des Modal Splits im urbanen Kerngebiet zugunsten des öffentlichen Verkehrs und Veloverkehrs festgestellt werden. Weiter reduzierte sich in der Stadt Bern die Anzahl an Haushalten mit Auto. Beide Aspekte zeigen auf, dass mit den getroffenen Massnahmen der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr attraktiver geworden sind. Durch die Verlagerung sowie die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten gemäss «Berner Modell» entstehen Möglichkeiten für Verbesserungen, die allen Verkehrsträgern zugutekommen.

Die Unfallzahlen konnten seit 2014 weiter gesenkt werden. Die Entwicklung der Verunfallten-Zahlen zeigt, dass die in der Vergangenheit getätigten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ihre Wirkung zeigen.

### **Kombinierte Mobilität**

Die Auslastung der bestehenden P+R- und B+R-Anlagen liegt in der Gröszenordnung von 75 bis 85 %. Die grossen P+R-Anlagen (z. B. Gümmenen, Kiesen, Münsingen und Worb Dorf) sind allesamt sehr gut ausgelastet, teilweise besteht auch eine Überlastung. Dies stellt daher auch einen Handlungsbedarf dar. Beim Bahnhof Bern zeigt sich, dass die meisten oberirdischen, kostenlosen Veloabstellflächen im Bahnhofumfeld stark überbelegt sind.

Von den vier kostenpflichtigen Velostationen beim Bahnhof Bern weisen die Standorte Bollwerk und Milchgässli, welche gut erschlossen an den Hauptzufahrtsachsen liegen, eine gute bis sehr gute Auslastung auf. Die

Velostationen Schanzenbrücke und PostParc, die zum heutigen Zeitpunkt weniger gut erreichbar sind, weisen noch Reserven auf.

Entsprechend dem von der Stadt Bern anvisierten Ziel, eine deutliche Steigerung des Veloanteils am Modal Split zu erreichen, werden auch die Planungen zum Ausbau der Veloabstellplätze im Bahnhofssperimeter vorangetrieben. So wird im Rahmen des Ausbaus ZBB eine neue Verbindung zwischen der Velostation PostParc und der Bahnhofshalle erstellt, um die Zugänglichkeit zur Bahnhofshalle respektive den Perrons zu verbessern. Weitere Velostationen sind in Planung.

Auch bei den Bahnhöfen in der Agglomeration erfolgt ein stetiger Ausbau respektive Planungsfortschritt bei den Veloabstellplätzen (z. B. Konolfingen, Münsingen, Ostermundigen), sodass die kombinierte Mobilität gestärkt werden kann.

#### **Nachfrageorientierte Mobilität**

Mit dem Verkehrsmanagement Region Bern Nord nimmt sich die Region Bern in einer grossräumigen und zusammenhängenden Strategie den Herausforderungen der Verkehrssituation auf mehreren Ebenen an. Die Dosierung des aus/nach Bern fahrenden Verkehrs wird dabei ebenso als Ziel formuliert wie ein siedlungsverträgliches Verkehrsaufkommen in den Zentren der Agglomerationsgemeinden. Mittels eines Verkehrsmanagements werden die Lichtsignalanlagen innerhalb einzelner Verkehrsräume aufgrund des aktuellen Verkehrsaufkommens koordiniert und dynamisch gesteuert, um den Verkehr auch bei grossem Andrang aufrechtzuerhalten. Dadurch werden Strassenausbauten erst später oder gar nicht notwendig.

### **5.3.2 Schwächen und Handlungsbedarf**

#### **Fuss- und Veloverkehr**

Der Fuss- und der Veloverkehr reagieren sehr sensibel auf Umwege und sind deshalb in hoher Masse auf direkte Verbindungen angewiesen. Zur Förderung und Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs sind deshalb sowohl neue Verbindungen zu erstellen als auch Netzlücken zu schliessen und bestehende Routen aufzuwerten.

Bei mittleren und längeren Wegstrecken im Pendler- und Freizeitverkehr sind insbesondere direkte und komfortable Routen wichtig, um die Konkurrenzfähigkeit des Velos gegenüber dem MIV zu erhöhen. Bern will sich als Velohauptstadt positionieren. Der Anteil des Veloverkehrs ist in der Stadt Bern denn auch klar am höchsten. Er ist auch noch bedeutend in den Hauptkerngemeinden und zwischen diesen und der Stadt Bern. In den übrigen Gemeinden der Region ist er dagegen deutlich geringer. Es besteht somit ein grundlegender Handlungsbedarf, was die Velonutzung und die Etablierung einer Veloregion Bern-Mittelland anbelangt.

Zentrales Thema auf regionaler Stufe ist das Velohaupttroutennetz. Die Planung und Realisierung von durchgehenden und direkten Velohaupttrouten setzen eine überkommunale Zusammenarbeit voraus. Im Gegensatz zu einem bestehenden Netz, wo es oftmals nur um lokale Sanierungsprojekte geht, ist das Velohaupttroutennetz zudem noch nicht abschliessend definiert. Neue Linienführungen sind teilweise zweckdienlicher als die Aufwertung und Beibehaltung von bestehenden Routen, besonders wenn die Zugänglichkeit und Nähe der Routen zu den Quell- und Zielgebieten verbessert werden kann. Dort, wo die Velohaupttroute endet, beginnt das kommunale Netz, das ebenfalls sicher, durchgehend und attraktiv auszugestalten ist. Erst wenn Velonetze zusammenhängend wahrgenommen werden, steigt deren Bedeutung und damit auch der lokale Druck, Massnahmen umzusetzen.

Mit den Sachplänen Veloverkehr und Wanderroutennetz auf kantonaler Ebene sowie mit den Richtplänen Verkehr auf kommunaler Ebene bestehen planerische Instrumente zur flächigen Vernetzung des Fuss- und Veloverkehrs. Dort formulierte Handlungsbedürfnisse in Form zu schliessender Netzlücken oder Aufwertungen fliessen in die regionalen Planungen mit ein.

Auch wenn der Fussverkehr kleinräumig ist und deshalb an dieser Stelle nicht im Detail vertieft wird, so ist er in allen Planungen ein wesentlicher Bestandteil. Defizite im Fussverkehr bestehen insbesondere dadurch, dass den Fussgänger/innen zu wenig Raum zur Verfügung steht (z. B. schmales Trottoir), der Weg nicht hindernisfrei ist (z. B. Treppen, hohe Trottoirkanten) oder die Zugänglichkeit zu Orten eingeschränkt ist (z. B. mit Umwegen, fehlenden Querungsstellen). Exemplarisch wird an dieser Stelle besonders auf den Bahnhof Bern und die Altstadt Bern bezüglich der Zugänglichkeit zum Bahnhof Bern und der Verteilung der Fussgängerströme hingewiesen.

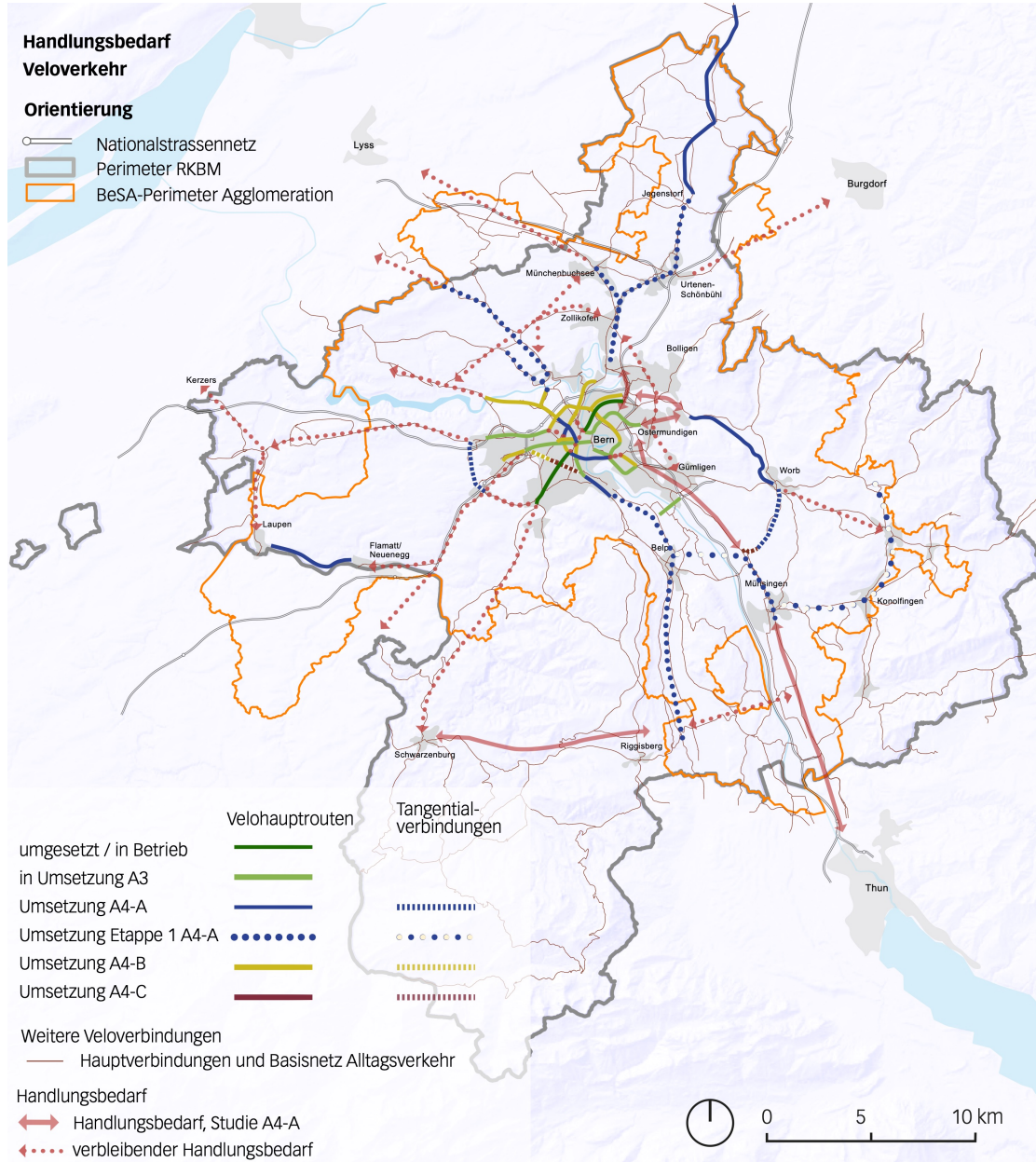


Abb. 56 Planungs- und Umsetzungsstand regionales Velohaupttroutennetz.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Velo wird zu wenig genutzt, insbesondere in Pendeldistanz	– Netz aus radialen Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen mit hohen Standards	– Erste Velohaupttrouten sind in Betrieb genommen worden	– Weitere Velohaupttrouten umsetzen, mit Tangentialverbindungen verknüpfen oder verlängern
Planung und/oder Realisierung des Netzes endet oft an Gemeindegrenzen	– Netz aus radialen Velohaupttrouten mit hohen Standards	– Mit der 2010 gegründeten RKBM besteht eine gemeindeübergreifende Koordinations- und Planungsstelle	– Weiterentwicklung des Netzes und überkommunale Zusammenarbeit stärken – Die Realisierung von Projekten vorantreiben
Aufwertungsbedarf von Fuss- und Veloverbindungen sowie Schliessen von Netzlücken in den Gemeinden	– (allgemeines Ziel, nicht verortet): dichtes, attraktives und sicheres Fuss- und Velonetz	– In den kantonalen Sachplänen Veloverkehr und Wanderroutennetz sowie in den kommunalen Richtplänen sind physische Netzlücken und qualitative Handlungsbedürfnisse festgehalten	– Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend/nach Bedarf Massnahmen zur Aufwertung ihres Fuss- und Velonetzes um (Daueraufgabe)
Stadt Bern: wenige attraktive, zusammenhängende Fusswegverbindungen rund um den Bahnhof und in der Altstadt	– Attraktive Fusswegverbindungen und Umsteigebeziehungen	– Mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern werden neue Zugangsmöglichkeiten zum Bahnhof geschaffen	– Weitere Aufwertung Zugänge Bahnhof Bern und Aufenthaltsqualität Altstadt Bern

Tab. 48 Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.

### Öffentlicher Verkehr

Durch den stark radialen Aufbau des ÖV-Netzes der Region Bern bestehen im Innenstadtbereich und in den zulaufenden Achsen zunehmend Kapazitätsengpässe. Die Folge dieser Überlastungen sind Verspätungen und ein Mangel an Sitzplätzen, was zu einem Komfortverlust für die Passagiere führt. In Bahnhofsnähe konzentrieren sich die Linien zunehmend auf die dicht befahrenen ÖV-Achsen. Das steigende Passagieraufkommen bringt die Transportgefässe an ihre Kapazitätsgrenzen. Das teilweise Scheitern von Tram Region Bern hat die Tramplanungen auf der hochbelasteten Achse Köniz–Bern–Ostermündigen zeitlich zurückgeworfen und auch die Planungen für andere Netzentwicklungen verzögert. Im Folgenden werden die Schwachstellen auf dem Netz des öffentlichen Verkehrs erläutert.

ÖV: Kapazitätsengpässe auf dem Schienennetz

Im Schienennetz weist das Normalspurnetz Kapazitätsengpässe insbesondere im Knoten Bern sowie auf dessen Zulaufstrecken auf. Diese resultieren unter anderem durch den integralen Taktfahrplan (Halbstundentakt), wobei am Bahnhof Bern als zentralem Knotenpunkt der Durchmesserlinien der Regional- und der Fernverkehr bestmöglich aufeinander abzustimmen sind. Diese Kapazitätsengpässe wirken sich negativ auf die notwendigen Leistungssteigerungen der S-Bahn und der Schnellzüge aus und beeinträchtigen die betriebliche Flexibilität im Knoten Bern. Im Bereich Brünnen fehlt zudem ein Wendegleis, welches die Systematisierung des Viertelstundentakts in der Agglomeration sowie eine bessere Verknüpfung der



wichtigen Knotenpunkte in der Kernagglomeration (City-Schiene) ermöglicht.

Kapazitätsengpässe können auch aus der Überlagerung mit dem Güterverkehr resultieren, insbesondere im Aare- und im Gürbetal. Das Gürbetal, mit seinen teilweise einspurigen Streckenabschnitten, ist aber generell für das Führen von Zügen im Nord-Süd-Güterverkehr wenig geeignet. Im Aaretal soll die Angebotsverdichtung durch die Entflechtung der Züge im Raum Ostermundigen erzielt werden. Dies könnte indirekt dazu führen, dass der Druck auf Kapazitätsausbauten im Gürbetal erhöht wird, um mehr Güterzüge auf dieser Route zu führen (als Bestandteil des internationalen Güterkorridors Rotterdam–Genua). Eine solche Entwicklung wird von der Region abgelehnt. Vielmehr müsste bei durch den Güterverkehr verursachten Kapazitätsengpässen das noch bis 2017 geplante dritte Gleis zwischen Münsingen und Gümligen reaktiviert werden. Das dritte Gleis muss deshalb aus Sicht der Region nach wie vor als Option in die zukünftigen ÖV-Planungen integriert werden.

Das Schmalspurnetz leidet vor allem unter folgenden Kapazitätsengpässen:

- RBS-Bahnhof in Bern, inklusive Publikumsanlagen
- Strecke Worblaufen–Solothurn, an verschiedenen Bahnhöfen ungenügende Perronlängen

Diese Schwachstellen sollen teilweise mit der Fertigstellung des neuen RBS-Bahnhofs im STEP AS 2025 sowie mit sukzessiven Umbauten der Bahnhöfe behoben werden.

ÖV: Kapazitätsengpässe und Behinderungen auf dem Tram- und Busnetz der Kernagglomeration

Die Achse Hirschengraben–Bahnhofplatz–Zytglogge ist an der Grenze ihrer Belastbarkeit angelangt. Auf der Tramstrecke Richtung Muri sind wegen einspuriger Streckenabschnitte keine Kapazitätssteigerungen mehr möglich. Die Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration Bern hat dieses Defizit aufgegriffen und es wurden die notwendigen Netzausbauten im Zielbild verankert.

In der Stadt Bern sind insbesondere die folgenden Linien bzw. Linienäste während der Spitzenzeiten überlastet:

- 9 Wabern–Bern Bahnhof–Wankdorf Bahnhof
- 10 Schliern–Köniz–Bern Bahnhof–Ostermundigen–Rüti
- 12 Holligen–Bern Bahnhof–Zentrum Paul Klee
- 17 Bern Bahnhof–Köniz Weiermatt
- 20 Länggasse–Bern Bahnhof
- 21 Bern Bahnhof–Bremgarten
- 40 Papiermühle–Kappelisacker und Papiermühle–Pulverstutz

Behinderungen des strassengebundenen ÖV treten auf folgenden Streckenabschnitten auf (hauptsächlich in den Spitzenstunden):

- Bern:
  - Mattenhof–Eigerplatz, Belpstrasse
  - Muristrasse Zufahrt Kreisel Burgernziel, Thunplatz–Burgernziel Thunstrasse, Ostring (Burgernziel–Buchserstrasse)
  - Seftigenstrasse (Landoltstrasse–Dorfstrasse)
  - Papiermühlestrasse (Guisanplatz–Wankdorfplatz)
  - Ostermundigenstrasse (Laubegg–Pulverweg)
  - Bollwerk und Schützenmattstrasse
  - Länggassstrasse
  - Grosser Muristalden
  - Laupenstrasse
  - Belpstrasse (Schwarztorstrasse–Effingerstrasse)
  - Kirchenfeldstrasse, Eigerstrasse/Sulgenau, Giacomettistrasse
  - Weissensteinstrasse (Abschnitt Fischermätteli–Schwarzenburgstrasse)
  - Markt-/Spitalgasse, Kram-/Gerechtigkeitsgasse, Amthaus-/Schauplatzgasse
- Köniz:
  - Könizstrasse (Bahnübergang–Waldeggstrasse)
  - Dorfstrasse (Einmündung Seftigenstrasse)
  - Seftigenstrasse
  - Schwarzenburgstrasse (Stationsstrasse–Köniz Zentrum)
- Ostermundigen:
  - Ortsdurchfahrt Bernstrasse (Waldegg–Zollgasse)
- Münchenbuchsee–Zollikofen:
  - Bernstrasse
- Ittigen–Bern:
  - Grauholz- und Papiermühlestrasse
- Bolligen–Bern:
  - Bolligenstrasse
- Belp:
  - Kreisel Steinbach-/Neumattstrasse
  - Kreisel Rubigen-/Käsereistrasse
  - Viehweidstrasse inkl. Autobahnanschluss Rubigen
  - Wendeschlaufe Bahnhof
- Münsingen:
  - Bernstrasse (Schwand–Münsingen), Knoten Thunstrasse/Alte Bahnhofstrasse
  - Tägertschistrasse (Ortseinfahrt Münsingen)

Zudem wird der strassengebundene ÖV bei Bahnübergängen beeinträchtigt, zum Beispiel im Morillon in Bern, bei der Brünnenstrasse in Bern, bei der Hohlestrasse in Belp sowie in Kehrsatz und Neueneegg/Flamatt.

Die daraus resultierenden regelmässigen, teilweise signifikanten Verspätungen führen zu einem Attraktivitätsverlust des ÖV und zu erhöhten Betriebskosten. Zudem werden die Anschlüsse der Bus- und Tramlinien auf die Bahn gefährdet respektive verpasst.

ÖV: Fehlende oder ungenügende Verknüpfungen

Bei der Verknüpfung zwischen dem Bahnnetz und dem Bus- und Tramnetz sowie bei der Ausgestaltung von ÖV-Knoten besteht insbesondere in folgenden Gebieten noch Optimierungspotenzial: Bern Europaplatz Nord (ehemals Stöckacker), Köniz Niederwangen, Köniz Liebefeld, Kleinwabern, Münsingen, Belp, Kehrsatz, Deisswil, Thurnen, Grosshöchstetten.

Folgende grössere Stadtteile und Gemeinden im Agglomerationskern sind nicht optimal miteinander verknüpft:

- Bümpliz-Bethlehem–Länggasse (u. a. Universität): Zwischen diesen Quartieren erfolgt heute die Verknüpfung hauptsächlich mit Umsteigen am Hirschengraben.
- Stadtteil III (Eigerplatz)–Stadtteil IV (Freudenbergplatz, Guisanplatz)–Stadtteil V (Bahnhof Wankdorf): Im Süden/Südosten der Stadt Bern fehlt eine direkte Tangentiallinie zwischen den Stadtteilen.
- Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts STEK 2016 wurde festgestellt, dass die Stadtteile III (Mattenhof-Weissenbühl) und V (Breitenrain-Lorraine) sowie Stadtteil VI (Bümpliz) keine direkten ÖV-Verbindungen aufweisen und deshalb im Vergleich zu anderen Stadtteilverbindungen relativ viele MIV-Fahrten generieren.
- Muri-Gümligen–Wabern/Kehrsatz: Im Süden von Bern kann die Aare nur an wenigen Stellen vom ÖV und MIV gequert werden. Es sind längere Umwegfahrten über die Stadt Bern notwendig, wo Fahrgäste des ÖV (z. T. mehrfach) umsteigen müssen.

Ungenutzte Potenziale zur Elektrifizierung des strassengebundenen ÖV

Die Region Bern verfügt über eine sehr gute ÖV-Erschliessung, was zu einer siedlungsverträglichen Abwicklung der Mobilität beiträgt. Der Busverkehr ist als Feinverteiler mit grosser Abdeckung, lokal dichtem Netz und teilweise sehr dichtem Taktfahrplan ein wichtiger Bestandteil des Verkehrssystems im urbanen und im ländlichen Raum. Mit Blick auf eine siedlungsverträgliche Mobilität und auch im Sinne der Nachhaltigkeit und Klimaverträglichkeit bestehen noch grosse Potenziale bei der Elektrifizierung des Busverkehrs. In der Stadt Bern werden die drei Linien 11, 12 und 20 klimaneutral mit Trolleybussen und im Rahmen von Pilotprojekten die Linien 19 und 21 mit E-Bussen betrieben. Das Umstellen weiterer Buslinien auf einen elektrischen Antrieb soll prioritär vorangetrieben werden. Damit sollen vorab die Emissionen von CO<sub>2</sub> und weiterer Luftschadstoffe reduziert werden. Zusätzlich sollen auch die Lärmemissionen verringert und der Fahrkomfort erhöht werden.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Kapazitätsengpässe im Bahnhof Bern und auf den zulaufenden Strecken (SBB, RBS, BLS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leistungsfähiges ÖV-Netz</li> <li>– Gezielter Ausbau von Mobilitäts-Hubs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schlüsselmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern</li> <li>– Entflechtung Wylerfeld und Holligen sind aufgegleist und in Umsetzung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das Konzept City-Schiene ist zu vertiefen und die regionale Funktion der Bahnhöfe als Verkehrsdrehscheiben ist auszubauen, um die Verkehrsströme zu verteilen und zu lenken</li> </ul>
Kapazitätsengpässe auf dem Schienennetz im Aaretal und Gürbetal	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leistungsfähiges ÖV-Netz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Doppelspurausbau Wabern–Kehrsatz ist aufgegleist</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kapazitäten dort erhöhen, wo sie am effizientesten wirken (z. B. Drittes Gleis im Aaretal)</li> </ul>
Zwischen dem überregionalen Bahnverkehr (IC, IR, RE) und dem Regionalverkehr (S-Bahn, Tram, Bus) gibt es nur wenige Schnittstellen: kaum Entlastungsmöglichkeiten für den Bahnhof Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leistungsfähiges ÖV-Netz</li> </ul>	x	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weitere RE-Haltemöglichkeiten im Netz: z. B. Bern Wankdorf, Europaplatz</li> </ul>
Kapazitätsengpässe (Tram, Bus) in der Innenstadt von Bern und auf einzelnen radialen Zulaufstrecken	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dichtes ÖV-Netz in der Kernagglomeration aus radialen und tangentialen Linien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Optimierungen Tram- und Busliniennetz und Transportgefässe, u. a.: L20 Einsatz Doppelgelenktrolleybusse, neue Linie L18 (Verdichtungskurs für L20), L9 Verdichtungskurse mit Bus Bern Bahnhof–Guisanplatz, L10 Verdichtungskurse</li> <li>– Alternative Angebote testen: Pilot selbstfahrender Kleinbus Marzili</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tramnetzausbau gemäss ÖV-Netzstrategie; mit der 2. Tramachse ist ein zentrales Netzelement mit zwei möglichen Linienführungen in Planung</li> <li>– Umsetzung Tram Bern–Ostermundigen</li> <li>– Taktverdichtung Tramlinien 6/9; Einsatz grösserer Busse Linie 21</li> <li>– Mittelfristiges Angebot für die überlastete Buslinie 10, Ast Köniz</li> <li>– Prüfung neuer Tangentialverbindungen (Ost, Süd und West) evtl. mit Tram sowie weiterer tangentialer Buslinien zur Entlastung des Zentrums</li> </ul>
Fehlende Verbindungen zwischen Stadtteilen und Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dichtes ÖV-Netz in der Kernagglomeration aus radialen und tangentialen Linien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verlängerungen und Neuerknüpfung von Buslinien (z. B. L28 Wankdorf–Ostermundigen–Thunplatz–Bahnhof Weissenbühl, L31 bis Brunnadernstrasse, L12 Holligen–Bern Bahnhof–Zentrum Paul Klee, L22 Westtangente Brünnen–Niederwangen–Köniz).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das ÖV-Netz ist nachfragegerecht auszubauen und tangentiale Verbindungen zur Entlastung des Zentrums sind zu schaffen</li> </ul>

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Behinderung des strassengebunden ÖV (Fahrzeitverlust; «Handorgel»-Prinzip)	– Dichtes ÖV-Netz in der Kernagglomeration aus radialen und tangentialen Linien	– Punktuelle ÖV-Priorisierungen	– Im Rahmen von Sanierungsmassnahmen ist den Bedürfnissen des ÖV Rechnung zu tragen; wo möglich sind Massnahmen zur ÖV-Priorisierung zu prüfen
Ungenutzte Potenziale zur Elektrifizierung des strassengebundenen ÖV	– Siedlungsverträgliche Strassenräume	– Trolleybusbetrieb Linien 11, 12 und 20; Pilotprojekte E-Bus Linien 17 und 19	– Ausbau der Elektromobilität und alternativer Antriebe

Tab. 49 Handlungsbedarf ÖV, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.

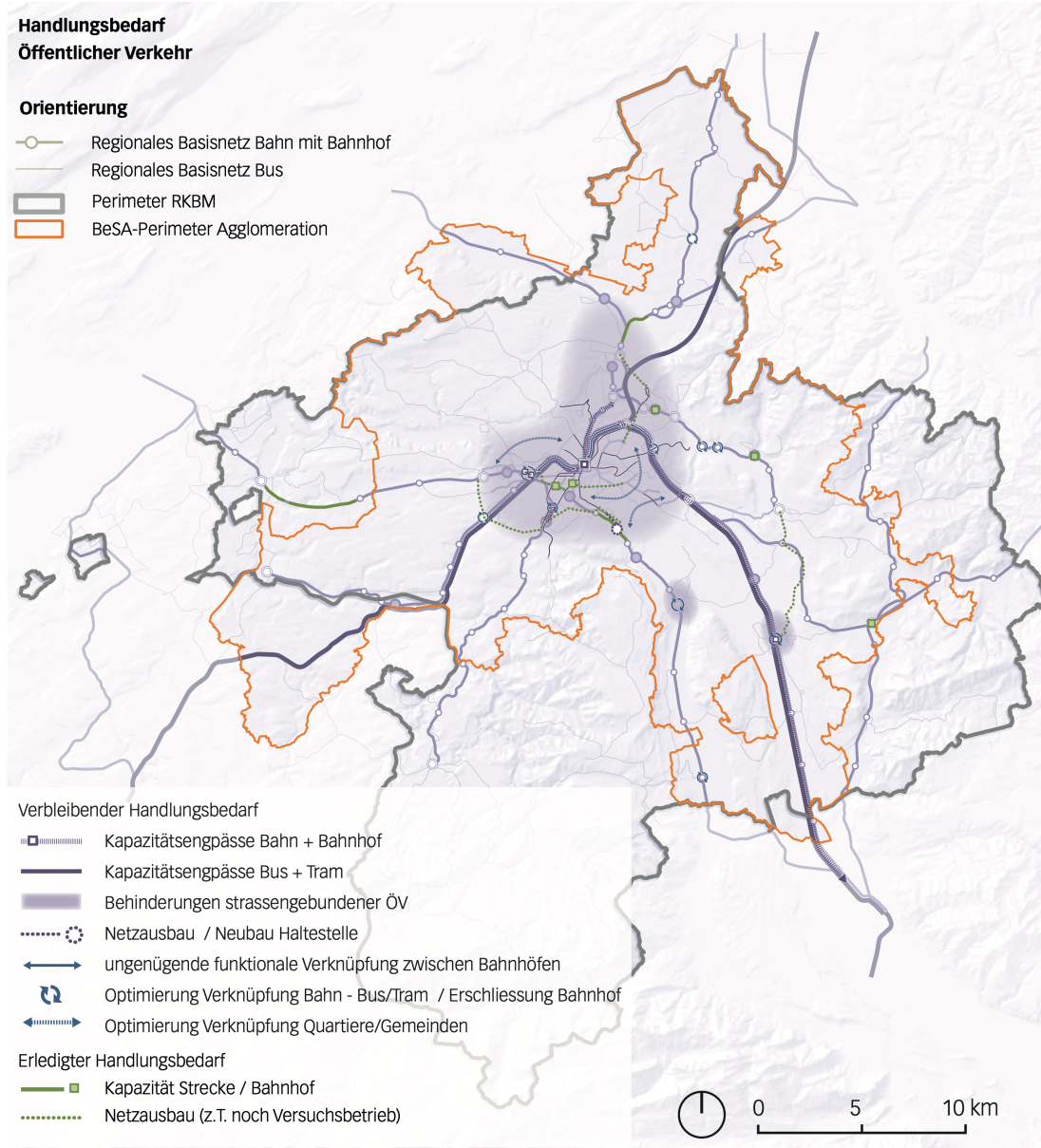


Abb. 57 Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Die zentrale Herausforderung besteht darin, die prognostizierte Verkehrszunahme beim MIV zu bewältigen. Neben einem anhaltenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum wirkt sich auch ein zunehmender Freizeitverkehr auf die Auslastung des MIV-Verkehrsnetzes aus. Weiterer Handlungsbedarf besteht bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrsaufkommens. Insbesondere in den Ortszentren erfordern die verschiedenen Nutzungsansprüche Veränderungen. Mit einer Senkung des Geschwindigkeitsniveaus oder dem Koexistenz-Ansatz gemäss «Berner Modell» können beispielsweise die unterschiedlichen Ansprüche der einzelnen Nutzergruppen unter einen Hut gebracht werden. Bei Umgestaltungen der Ortszentren ist der Aspekt der Verkehrssicherheit als integraler Bestandteil der Planung zu betrachten.

Durch die konsequente Zielverfolgung der Siedlungsentwicklung nach innen, dem Bauen an verkehrlich gut erschlossenen Lagen und der Aktivierung von ungenutzten Reserven ergeben sich für eine siedlungsverträgliche Mobilität zunehmend auch Handlungsbedürfnisse im Bereich des Lärmschutzes. Hierunter fallen Wohn- und Arbeitsplatzstandorte in der Nähe von Autobahnen, Hauptverkehrsachsen und Bahngleisen.

Um das Verkehrssystem langfristig leistungsfähig zu halten, besteht ein grosser Handlungsbedarf hinsichtlich Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz im Bereich des urbanen Kerngebiets. Im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP-NS) sind für den Raum Bern der 8-Spur-Ausbau Wankdorf–Schönbühl und der 6-Spur-Ausbau Schönbühl–Kirchberg (Horizont 2030) sowie die Kapazitätserweiterung Wankdorf–Weyermannshaus (Horizont 2040) festgehalten. Mit dem Bypass Ost bietet sich im Abschnitt Bern–Muri die Chance, die stark trennende Autobahn A6 zu einer stadtverträglichen Stadtstrasse rückzubauen. Damit könnte zu einer umfassenden Aufwertung von Stadtquartieren beigetragen werden. Als Konsequenz – zur weiterhin verfolgten Kanalisierung des Verkehrs auf den National- und den Hauptverkehrsstrassen – muss sichergestellt sein, dass an den Schnittstellen zwischen diesen Netzen keine übermässigen Überlastungen entstehen.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Überlastung der Strassen führt zur Minderung der Aufenthaltsqualität auf den betroffenen Achsen und zu Ausweichverkehr  (Prognostizierte) Verkehrszunahme: Steigende Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden an den gleichen Raum: Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Entlastung der Ortszentren und Quartiere durch eine konsequente Lenkung des Verkehrs auf das jeweils übergeordnete Netz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Verkehrssicherheit und der verträglichen Abwicklung des Verkehrsaufkommens durch Aufwertung von Strassenräumen</li> <li>– laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– weitere Sanierung von Strassenräumen</li> <li>– Umsetzung Verkehrsmanagement (div. Teilprojekte)</li> <li>– laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten</li> </ul>
Zunehmende Siedlungsverdichtung entlang von MIV- und ÖV-Achsen führt zu Lärmschutzproblemen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsverträgliche Strassenräume</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einführung von Temporeduktionen im Rahmen von Sanierungsprojekten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verstärkte Beachtung der Lärmschutzproblematik in der Siedlungsentwicklung</li> <li>– Mitfinanzierung von Lärmschutzmassnahmen</li> </ul>
Nationalstrassennetz: Stau, Kapazitätsengpässe und grossräumiger Ausweichverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leistungsfähiges und sicheres Nationalstrassennetz</li> <li>– Überlastung der Schnittstellen zum lokalen Strassennetz verhindern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Projektierungen sind erfolgt oder im Gang (Projekte siehe verbleibender Handlungsbedarf)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umsetzung der übergeordneten Projekte (z.B. STEPNS): BUGAW, PUN, Bypass-Ost, 6-/8-Spur-Ausbau zw. Wankdorf-Kirchberg, Erweiterung Wankdorf-Weyermannshaus</li> </ul>
Gemeinden, Kanton und Region stellen unterschiedliche Ansprüche an das Basisstrassennetz (Netzfunktion von Strassen ist zu klären)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leistungsfähiges Netz</li> <li>– Siedlungsverträgliche Strassenräume</li> </ul>	x	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Funktion und Bestandteile des Basisstrassennetzes sind von Gemeinden, Kanton und Region gemeinsam zu definieren</li> </ul>

Tab. 50 Handlungsbedarf MIV, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.



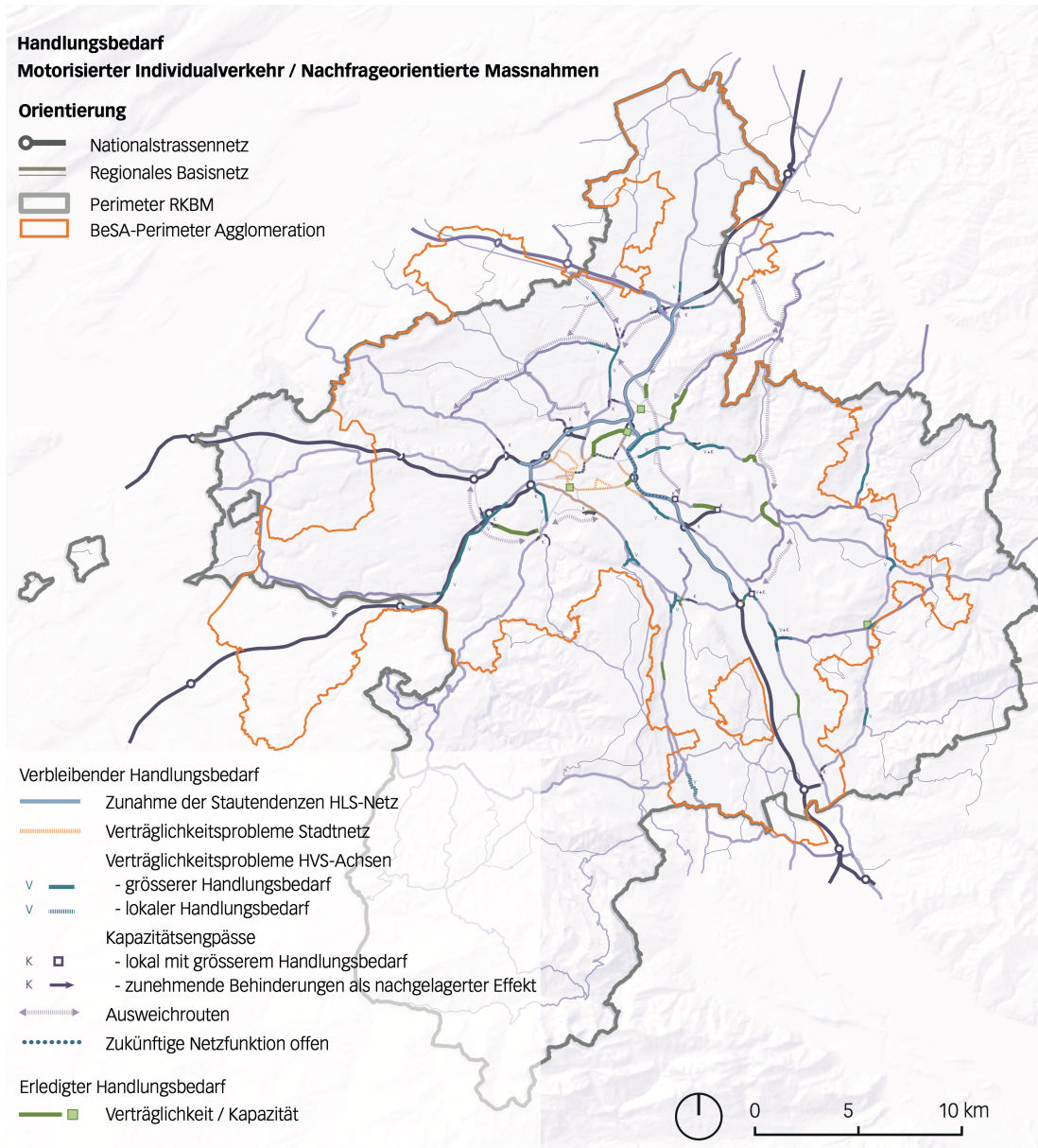


Abb. 58 Handlungsbedarf Motorisierter Individualverkehr.

### Kombinierte Mobilität

Die Region hat sich in den vergangenen Jahren stark auf die Attraktivitätssteigerung und Funktionsfähigkeit der einzelnen Verkehrsnetze konzentriert. Es wurde bisher in erster Priorität versucht, für alle Verkehrsmittel das jeweilige Netz optimal und sicher auszugestalten. Und dies oftmals bei parallel oder auf der gleichen Achse verlaufenden Routen, die sich dementsprechend untereinander konkurrenzieren.

Die Vernetzung, das heisst die Kombination der einzelnen Verkehrsmittel, wurde dagegen nicht immer so stark vorangetrieben wie möglich und die Umsteigesituationen noch nicht überall befriedigend gelöst. In der Folge

hat die Bevölkerung die vernetzte und kombinierte Mobilität noch wenig genutzt. Dabei stellt die Förderung von attraktiven Wegketten einen effizienten Mobilitätsmanagement-Ansatz dar, um hochfrequentierte Abschnitte zu entlasten (z. B. Wechsel von MIV auf ein Sharing- oder Pooling-Angebot).

Mit der zunehmenden Bedeutung von Mobilitäts-Apps und dem dank der Digitalisierung zunehmend einfachen Zugang zu Sharing-Angeboten erhöht sich das Potenzial der kombinierten Mobilität. Entsprechend neue Perspektiven bietet der Auf- und Ausbau multimodaler Drehscheiben, wie z. B. Mobilitäts-Hubs.

Im Bereich des Freizeitverkehrs besteht die Herausforderung, dass eine Vielzahl an Hotspots weiterhin verstärkt mit dem MIV besucht wird und die Verkehrsbelastung auf bestimmte Zeitfenster konzentriert ist (z. B. auf Wochenenden, saisonabhängig, abends/nach Feierabend, bei schönem oder schlechtem Wetter). Hierfür braucht es neben einer regionalen Gesamtstrategie auch individuelle Lösungen für die Hotspots, damit die Umlagerung auf andere Verkehrsmittel gelingt.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Weiterhin hoher MIV-Anteil am Modal Split ausserhalb der Kernagglomeration	– Förderung multimodaler Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Neu- und Ausbau B+R respektive Velostationen an Bahnhöfen, Ausbau und Optimierung ÖV-Knoten (Bahn/Bus) und ÖV-Angebot (Takt)</li> <li>– Initiierung Veloverleihsystem Stadt Bern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bessere Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie Entwicklung von multimodalen Drehscheiben</li> <li>– Alternative Mobilitätsoptionen prüfen (ÖV, PMDs, Sharing, etc.)</li> <li>– Weiterentwicklung ÖV-Netz und -Angebot</li> <li>– Noch fehlende Lücken bei der Anbindung der S-Bahnhöfe an den ÖV-Feinverteiler schliessen</li> <li>– Zur Entlastung der Schnittstellen zwischen Autobahnen und übrigen Strassennetz sind auch neue P+R-Anlagen direkt im Anschluss an Autobahnknoten vertieft zu prüfen</li> </ul>
Teilweise Überlastung bestehender Veloabstellplätze	– Förderung multimodaler Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Neu- und Ausbau B+R respektive Velostationen an Bahnhöfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fortführung nachfrageorientierter Ausbau der Veloparkierung inkl. Ladestationen für E-Bikes</li> </ul>
Hoher MIV-Anteil bei Freizeit-Hotspots (insbesondere im ländlichen Raum)	– Förderung multimodaler Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einführung PP-Bewirtschaftung Naturpark Gantrisch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Reduktion MIV-Anteil bei Freizeit-Hotspots: Gesamtstrategie und individuelle Strategien mit Stärkung nachhaltige Verkehrsmittel</li> </ul>

Tab. 51 Handlungsbedarf kombinierte Mobilität, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.

### **Nachfrageorientierte Mobilität**

Die Verkehrsentwicklung bis 2040 zeigt eine Zunahme des Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz auf. Doch bereits heute bestehen in der Kernagglomeration Überlastungserscheinungen, welche vor allem in den Hauptverkehrsstunden am Morgen und Abend resultieren: Stau, Kolonnenfahrten, Behinderung des strassengebunden öffentlichen Verkehrs, geringe Aufenthaltsqualität und grossräumiger Ausweichverkehr.

Das Verkehrsmanagement (VM) der Region Bern zielt auf eine verträgliche Abwicklung der Verkehrsströme auf den radial zur/von der Stadt Bern zu-/wegführenden Achsen. In den Gemeinden rund um die Stadt Bern sind Massnahmen in erster Linie auf dem Kantonsstrassennetz vorgesehen, und nur situativ bestehen flankierende Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz. In der Kernstadt erfolgt ein wichtiger Teil des Verkehrsmanagements auch auf den Gemeindestrassen.

Die Herausforderung des VM Region Bern ist, den Verkehr weitgehend so zu lenken und zu steuern, dass die VM-Ziele innerhalb der VM-Zellen erreicht werden, ohne dass sich die heutige Verkehrsproblematik der Kernagglomeration mit der Inbetriebnahme des VM Region Bern in die Agglomerationsgemeinden respektive in den ländlichen Raum verlagert und dort zu Stau sowie Ausweich- und Schleichverkehr führt. Dies setzt allerdings auch voraus, dass der Verkehr auf dem Nationalstrassennetz ungehindert fliesst und der Verkehr möglichst lange auf dem Nationalstrassennetz gebündelt werden kann.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Überlastung Hauptverkehrsstrassen	– Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf	– Sanierung Ortsdurchfahrten – Weiterentwicklung ÖV-Angebot – Beginn Bau Velohaupttrou- tennetz	– Inbetriebnahme Verkehrsmanagement Region Bern
Verlagerung der Verkehrsprobleme in die weiteren Agglomerationsgemeinden respektive in den ländlichen Raum durch Inbetriebnahme Verkehrsmanagement Region Bern	– Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf	x	– Frühestmöglicher Umstieg vom MIV auf alternative Verkehrsmittel fördern – MIV bleibt so lange wie möglich auf den übergeordneten Netzen (z. B. Nationalstrassen)
Fehlende regionale Managementstrategie für den Güter-/Wirtschaftsverkehr	– Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf – Keine spezifische Aussage im Zukunftsbild zum Güter-/Wirtschaftsverkehr; die Wirtschaftskraft der Region Bern ist jedoch zu stärken und der Wirtschaftsverkehr optimal zu organisieren	– Etablierung Velokurier – Stadt Bern: Erarbeitung Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt und Pilotprojekt 2016–2018 «Mir sattlä um!» zum Einsatz von e-Cargobikes in KMU	– Entwicklung von regionalen Strategien zur Bündelung/Lenkung von Warenströmen; Verträglichkeit im Siedlungsraum erhöhen – Prüfen und raumplanerisches Sichern möglicher Standorte für Logistik-Hubs in der Kern-Agglomeration, die zur Bündelung der Feinverteilung der Waren auf der letzten Meile beitragen

Tab. 52 Handlungsbedarf nachfrageorientierte Mobilität, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.

## 5.4 Folgerungen

### Handlungsbedarf in den Fokusräumen

Die Auswertungen zur Ist- und Trendanalyse und die Formulierung des Zukunftsbilds 2040 zeigen, dass in einigen Räumen der Agglomeration in den nächsten Jahren Entwicklungsprozesse zu erwarten sind, die einer verstärkten Abstimmung von Siedlung und Verkehr bedürfen, respektive die eine bedeutende Funktion im Gesamtsystem der Agglomeration einnehmen. Hierzu gehören:

- Bern Bahnhof
- Zentrum mit erhöhtem Ziel-, Quell- und Transitverkehr für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr
  - Stetig zunehmende Bedeutung des Bahnhofs Bern als nationale und regionale ÖV-Drehscheibe mit Fern-, Regionalverkehr und S-Bahn, Übergang zum städtischen ÖV-Netz mit Tram und Bus sowie mit erhöhtem Bedarf an Veloparkierung (Velostation)

- Kernagglomeration,  
City-Schiene
- Der bereits hohe und zukünftig weiterwachsende ÖV-Binnenverkehr in der Stadt Bern verbunden mit dem erwarteten Anstieg des ÖV-Ziel-/ Quellverkehrs von Bern mit seinem Umland, bedarf einer Entlastung des Bahnhofs Bern und eine Stärkung der City-Schiene. Ziel ist ein funktionaler Ausbau und die weitere Stärkung von strategisch wichtigen S-Bahnhöfen in der Kernagglomeration zu urbanen multimodalen Drehscheiben.
- Bern Wankdorf
- Anstieg der Arbeitsplatzentwicklung bis 2040
  - Bestehende Engpässe beim Übergang zwischen Nationalstrassen- und Hauptverkehrsnetz
  - Siedlungstrennende Wirkung des MIV-Verkehrssystems Wankdorf
  - Stadtteilzentrum mit erhöhtem Ziel-, Quell- und Transitverkehr für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr
  - Stetig zunehmende Bedeutung des Bahnhofs Bern Wankdorf als ÖV-Drehscheibe mit S-Bahn, Tram und Bus sowie mit erhöhtem Bedarf an Veloparkierung
- Bern Ausserholligen
- Anstieg der Arbeitsplatzentwicklung bis 2040
  - Der Neubau Campus Weyermannshaus 2026 generiert neue Ströme und Bedürfnisse für den Fuss- und Veloverkehr
  - Stadtteilzentrum mit erhöhtem Ziel-, Quell- und Transitverkehr für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr
  - Stetig zunehmende Bedeutung des Bahnhofs Bern Europalplatz als ÖV-Drehscheibe mit S-Bahn, Tram und Bus sowie mit erhöhtem Bedarf an Veloparkierung (Velostation)
- Bern Insel
- regional, kantonale und schweizweit bedeutender Gesundheits-Standort mit dem Inselehospital und angegliederten Nutzungen, inkl. Wissenschaft und Forschung
  - Um- und Ausbau des Standorts
  - Anstieg der Arbeitsplatzentwicklung bis 2040
  - Areal mit erhöhtem Ziel- und Quellverkehr für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr
- Köniz Niederwangen
- Anstieg der Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung bis 2040
  - Zunehmende Bedeutung des Bahnhofs Niederwangen als ÖV-Knotenpunkt, mit radialen und tangentialen ÖV-Verbindungen
- Köniz Zentrum/  
Liebefeld
- Anstieg der Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung bis 2040
  - Zunehmende Bedeutung des Bahnhofs Liebefeld als ÖV-Knotenpunkt
- Bern Ost/Muri
- Anstieg der Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung bis 2040
  - Entlang der wichtigen Verbindungsachse Worb–Bern gelegen, mit einem hohen Verkehrsaufkommen auf dem Strassennetz
  - Zunehmende Bedeutung des Bahnhofs Gümligen im Pendlerverkehr nach Bern sowie als ÖV-Drehscheibe mit S-Bahn, Tram und Bus

## 6. Strategien

### Das Kapitel 6 ist behördenverbindlich.

Die in diesem Kapitel aufgezeigten Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr zeigen die geplanten Handlungsfelder, um die Agglomeration auf das definierte Zukunftsbild 2040 auszurichten. Sie leiten sich aus dem Zukunftsbild ab und basieren auf der Situations- und Trendanalyse sowie auf dem Handlungsbedarf.

Generationen-  
kohärenz

#### Teilbereich Siedlung

Bei einer Betrachtung des neuen Zukunftsbilds 2040 und des festgestellten verbleibenden Handlungsbedarfs wird ersichtlich, dass sich die Situation im Bereich Siedlung ähnlich präsentiert wie im RGSK II. Da sich viele Siedlungsmassnahmen aus dem RGSK II noch in der Umsetzung befinden oder als Daueraufgaben bezeichnet wurden, sind die im RGSK II definierten übergeordneten Teilstrategien Siedlung zu einem grossen Teil weiterhin zielführend. Auch die Strategien zur Entwicklung der einzelnen Raumtypen werden nach wie vor als richtig erachtet und im RGSK 2021 weitergeführt.

Neuerungen im Vergleich zum RGSK II betreffen insbesondere die ergänzten strategischen Aussagen zu den Zentralitäten in der Agglomeration.

Weitere Anpassungen erfolgten insbesondere bei den bezeichneten kantonalen und regionalen Entwicklungsgebieten. Während die Strategien des RGSK II zu diesen Gebieten nach wie vor Gültigkeit haben, wurden die bezeichneten Standorte und Umsetzungsprioritäten auf neue Erkenntnisse, Zielsetzungen und Strategien im Bereich Verkehr angepasst.

Die Strategien werden mit der Bezeichnung von verschiedenen Vorranggebieten in den Massnahmen umgesetzt. Die Erläuterung der Änderungen im Detail folgt daher im Kapitel 7 (Massnahmen).

#### Teilbereich Landschaft

Die Strategien zur Sicherung und Weiterentwicklung der landschaftlichen Qualitäten sind im RGSK II mit der Bezeichnung von verschiedenen Vorranggebieten in den Massnahmen umgesetzt worden. Viele davon haben den Status von Daueraufgaben und haben weiterhin Gültigkeit.

Die Teilstrategien werden inhaltlich weitgehend aus dem RGSK II übernommen und punktuell ergänzt sowie präzisiert.

Im RGSK 2021 weiter vertieft wird insbesondere die Thematik des Grünen Bands mit der damit verbundenen Strategie. Das Grüne Band als Bindeglied zwischen dem urbanen Kern der Region und dem ländlichen Raum wird weiter konkretisiert und überkommunal vorangetrieben.

Ausserdem wird neu der Aspekt Klima mit entsprechenden Ergänzungen von Teilstrategien aufgegriffen.

### **Teilbereich Verkehr**

Das Zielbild und die Strategien im Verkehr werden im RGSK 2021 erstmals konkret in Karten dargestellt und Elemente der Strategien werden verortet. Die Zielvorstellungen für 2040 sind deutlich erkennbarer und die einzelnen Elemente für Planung und Umsetzung lassen sich besser in einem Gesamtbild einordnen.

Die Teilstrategien Verkehr und Mobilität bauen auf den vorangegangenen RGSK-Generationen auf, indem die kantonale 3V-Strategie weiterhin als übergeordnete Gesamtstrategie verwendet wird und mit dem vierten «V» zur 4V-Strategie ausgebaut wird.

In den Strategien werden bewährte Inhalte aus den vorherigen Generationen fortgeführt (z. B. siedlungsverträgliche Strassenräume), Elemente mit Ausbau- und Vertiefungspotenzial weiterentwickelt (z. B. Netzentwicklungen ÖV und Velohaupttrouten) sowie neue Elemente hinzugefügt, welche zur Zielbilderreichung essenziell beitragen (z. B. Mobilitätszentren/Hubs).

## **6.1 Teilstrategie Siedlung**

### **6.1.1 Generelle Strategie Siedlungsentwicklung**

Angesichts des anhaltenden Bevölkerungswachstums und des ebenfalls zunehmenden Wohnflächenkonsums sowie vor dem Hintergrund des revidierten Raumplanungsgesetzes ist eine ressourcenschonende, nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen an gut erschlossenen Lagen anzustreben. Dazu werden folgende Strategieelemente definiert:

## Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Lenken der Siedlungsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weiterverfolgen der geeigneten, bereits definierten und neuer Entwicklungsgebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsentwicklung auf die bestehende und absehbare Verkehrsinfrastruktur mit ÖV-Achsen als Rückgrat ausrichten</li> </ul>
Gegenwärtige regionale Raumnutzerdichte bei Gebietsentwicklungen beibehalten	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Unterstützung bei der Mobilisierung der Baulandreserven und Umstrukturierungsgebiete etablieren (Beratung SEin als Daueraufgabe)</li> <li>– Siedlungsentwicklung weiter an bereits gut erschlossene Lagen lenken, mangelhafte ÖV-Erschliessungen an zentralen Lagen verbessern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bevölkerungswachstum primär an gut erschlossenen, zentralen Lagen der Agglomeration und der Regionalzentren konzentrieren</li> <li>– Arbeitsplatzwachstum hauptsächlich in den kantonalen und regionalen Schwerpunkten konzentrieren</li> <li>– Baulandreserven ausnützen, massvolle Verdichtungen und Umstrukturierungen</li> </ul>
Siedlungsentwicklung nach innen in erster Priorität	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufzeigen der Chancen von Innenentwicklung gegenüber der Bevölkerung</li> <li>– Angebot einer bedarfsgerechten Beratung für die Gemeinden (Beratung SEin als Daueraufgabe)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Innere Reserven von regionaler Bedeutung identifizieren</li> <li>– Baugesetzliche Instrumente zur Aktivierung dieser Reserven nutzen</li> <li>– Hohe städtebauliche Qualität sichern und auf vorhandene sozioökonomische und ortsbauliche Strukturen Rücksicht nehmen</li> <li>– Bestehende Siedlungsstrukturen unter Berücksichtigung der Qualität der Lebensräume und ihrer Lage dem Ort angemessen massvoll verdichten</li> <li>– Bauliche Verdichtung als Chance nutzen, ein schlecht nutzbares oder schlecht mit übergeordneten Freiräumen vernetztes Wohnumfeld aufwerten</li> <li>– Industrie- und Verkehrsbrachen (Bahn) werden in Wert gesetzt: Die Umstrukturierung und -nutzung freier oder frei werdender Flächen von regionaler Bedeutung forcieren</li> </ul>
Siedlungserweiterungen an geeigneten zentralen Lagen mit Einordnung ins Landschaftsgefüge und nach Prinzipien der Nachhaltigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weiterverfolgen der geeigneten, bereits definierten und von neuen Entwicklungsgebieten</li> <li>– Weiterverfolgen der Massnahmen zur Sicherstellung einer guten Qualität von neuen Siedlungsentwicklungen</li> <li>– Siedlungsentwicklung weiter an bereits gut erschlossene Lagen lenken</li> <li>– Kompensationsmöglichkeiten für beanspruchte Fruchtfolgefleichen aufzeigen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsergänzungen gezielt in geeigneten, regionalräumlich zentralen Gebieten vornehmen</li> <li>– Grössere Siedlungserweiterungen auf gut mit dem ÖV erschlossene Lagen konzentrieren</li> <li>– In den übrigen Räumen punktuelle Siedlungserweiterungen ermöglichen</li> <li>– Bei Siedlungserweiterungen auf eine ortsbauliche Integration in den bestehenden baulichen und freiräumlichen Kontext achten</li> <li>– Regionales Kompensationsmodell für Fruchtfolgefleichen entwickeln</li> </ul>



Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft	– Sichern insbesondere von zentrumsnahen Arbeitszonen, Vermeiden von Umnutzungsdruck	– Ausreichendes Flächenangebot für die wirtschaftlichen Aktivitäten bereitstellen
Verfügbarkeit von Gewerbebezonen	– Ergänzend Bezeichnen von neuen regionalen Gewerbebezonen und Arbeitsgebieten	– Zusammenarbeit mit den Akteur/innen der Wirtschaft verstärken
Entlastung von (Um)nutzungsdruck		– Kantonal und regional bedeutende Arbeitsplatzstandorte (ESP, ViV) zu attraktiven, wirtschaftlichen Polen weiterentwickeln
Projektbezogene Betriebserweiterungen ermöglichen		– Für die Entwicklung des bestehenden lokalen Gewerbes Ergänzungen von lokalen Arbeitszonen ermöglichen
Dichte, gut gestaltete und identitätsstiftende Siedlungsstrukturen mit geeigneten Freiräumen	– Weiterverfolgen der Massnahmen zur Sicherstellung einer guten Qualität von neuen Siedlungsentwicklungen und der Ansätze zum Erhalt und zur Aufwertung von Frei- und Naherholungsräumen	– Qualität des aktuellen baulichen Bestands halten – Siedlungsgeprägte Landschaftsteile in ihrer Funktion als Erholungsräume und ökologische Nischen weiterentwickeln
Sichern von wertvollen Freiräumen und Naherholungsgebieten	– Angebot einer bedarfsgerechten Beratung für die Gemeinden (Beratung SEin als Daueraufgabe)	– Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet strikter trennen – Gesamtqualität bei regional bedeutsamen Siedlungserweiterungen mit qualitätssichernden Varianzverfahren sichern

Tab. 53 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Siedlung.

Für den Bereich Siedlung können die Strategieelemente im Detail zu folgenden übergeordneten Teilstrategien gruppiert werden:

#### Lenkung der Siedlungsentwicklung

- Die Siedlungsentwicklung wird primär auf die bestehende und absehbare Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet. Das Rückgrat bilden die ÖV-Achsen, deren Kapazitäten bei Bedarf ausgebaut werden können.
- Das Bevölkerungswachstum wird damit in erster Linie im inneren, gut erschlossenen Teil der Agglomeration und in den Regionalzentren konzentriert (Berücksichtigung der Zentralitätsstruktur).
- Die zusätzlichen Arbeitsplätze werden hauptsächlich in den definierten kantonalen und regionalen Schwerpunkten angesiedelt. Lokale Arbeitsgebiete abseits dieser Schwerpunkte sind primär auf die Entwicklung des bestehenden Gewerbes abgestimmt.
- Die Deckung des zusätzlichen Flächenbedarfs erfolgt durch Ausnützen der Baulandreserven, durch massvolle Verdichtungen und Umstrukturierung sowie durch gezielte Siedlungsergänzungen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten.
- Die Nutzung von bisher unbebauten Grundstücken an geeigneter Lage wird forciert. Bei Grundstücken an ungeeigneten, z. B. schlecht erschlossenen Lagen wird eine Verlagerung geprüft.

- Die Umstrukturierung und -nutzung freier oder frei werdender Flächen von regionaler Bedeutung werden forciert.
- Industrie- und Verkehrsbranchen (Bahn) werden in Wert gesetzt: Die Umstrukturierung und -nutzung freier oder frei werdender Flächen von regionaler Bedeutung werden forciert.
- Einrichtungen wie Sportstätten mit regionalem Einzugsgebiet und (teil)regionaler Bedeutung werden regional beurteilt, koordiniert geplant und am richtigen Ort erstellt.
- Angesichts der aktuellen politischen Realitäten in den Gemeinden und der Einstellung von Teilen der Bevölkerung ist die Akzeptanz sowohl für die Siedlungsentwicklung nach innen als auch – bei besonders geeigneten regionalräumlich zentralen Gebieten – für Siedlungsergänzungen zu erhöhen.

#### **Siedlungsentwicklung nach innen**

- Die inneren Reserven, insbesondere diejenigen von regionaler Bedeutung, sind zu identifizieren. Die baugesetzlichen Instrumente zur Aktivierung dieser Reserven werden genutzt.
- Bestehende Siedlungsstrukturen sind unter Berücksichtigung der Qualität der Lebensräume und ihrer Lage (gute Erreichbarkeiten in Bezug auf Verkehr, Grundversorgung und Grünräume) dem Ort angemessen massvoll zu verdichten.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen hat mit hoher städtebaulicher Qualität und unter Rücksichtnahme auf vorhandene sozio-ökonomische und ortsbauliche Strukturen zu erfolgen.
- Die Nachverdichtung erhaltenswerter Quartiere und die Transformation umzustrukturierender Quartiere sollen die Nutzungs- und Gestaltungsqualität des Wohnumfelds verbessern und nicht einschränken.
- Die bauliche Verdichtung wird als Chance genutzt, um bei umzustrukturierenden Gebieten ein schlecht nutzbares oder schlecht mit übergeordneten Freiräumen vernetztes Wohnumfeld aufzuwerten. Im Zuge baulicher Eingriffe können bislang fehlende Rückzugsräume, Spielflächen und multifunktional nutzbare Freiräume bereitgestellt werden.
- Siedlungserweiterungen von regionaler Bedeutung erfolgen nur an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen und primär in der Kernagglomeration, auf den Entwicklungsachsen und in Regionalzentren. In den übrigen Räumen sind punktuelle Siedlungserweiterungen möglich.
- Bei Siedlungserweiterungen ist stets auf eine ortsbauliche Integration in den bestehenden baulichen und freiräumlichen Kontext zu achten.
- Über ein regionales Kompensationsmodell für beanspruchte Fruchtfolgeflächen bei Siedlungserweiterungen wird eine gemeindeübergreifende Lösung für den Abtausch von FFF angestrebt.

### **Siedlungs- und Landschaftsqualität verbessern**

- Die Qualität des aktuellen baulichen Bestands soll gehalten werden. Anpassungen an die absehbare demografische Entwicklung sind einzuleiten und zu realisieren.
- Siedlungsgeprägte Landschaftsteile sind in ihrer Funktion als Erholungsräume und ökologische Nischen weiterzuentwickeln.
- Die Siedlungs- und Landschaftsstruktur ist durch eine striktere Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet zu stärken.
- Zur Sicherung der Gesamtqualität sollen bei regional bedeutsamen Siedlungserweiterungen qualitätssichernde Varianzverfahren (UeO und ZPP, Wettbewerbsverfahren, Studienauftrag) angewendet werden.

### **Attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schaffen**

- Für die wirtschaftlichen Aktivitäten ist ein ausreichendes Flächenangebot zu sichern und bereitzustellen.
- Die Zusammenarbeit mit den Akteuren der Wirtschaft ist zu verstärken.
- Die kantonal und regional bedeutenden Arbeitsplatzstandorte (kantonale ESP, ViV-Standorte) sind zu attraktiven, wirtschaftlichen Polen weiterzuentwickeln.
- Für lärm- und/oder flächenintensives Gewerbe werden regional abgestimmte Standorte bezeichnet und bereitgestellt.
- Für die Entwicklung des bestehenden lokalen Gewerbes werden Ergänzungen von lokalen Arbeitszonen ermöglicht.

### 6.1.2 Strategische Stossrichtungen bezogen auf einzelne Raumtypen, Zentralitäten und Entwicklungsgebiete

Die obenstehend ausgeführten strategischen Stossrichtungen im Bereich Siedlung werden im Folgenden für die einzelnen Raumtypen konkretisiert:

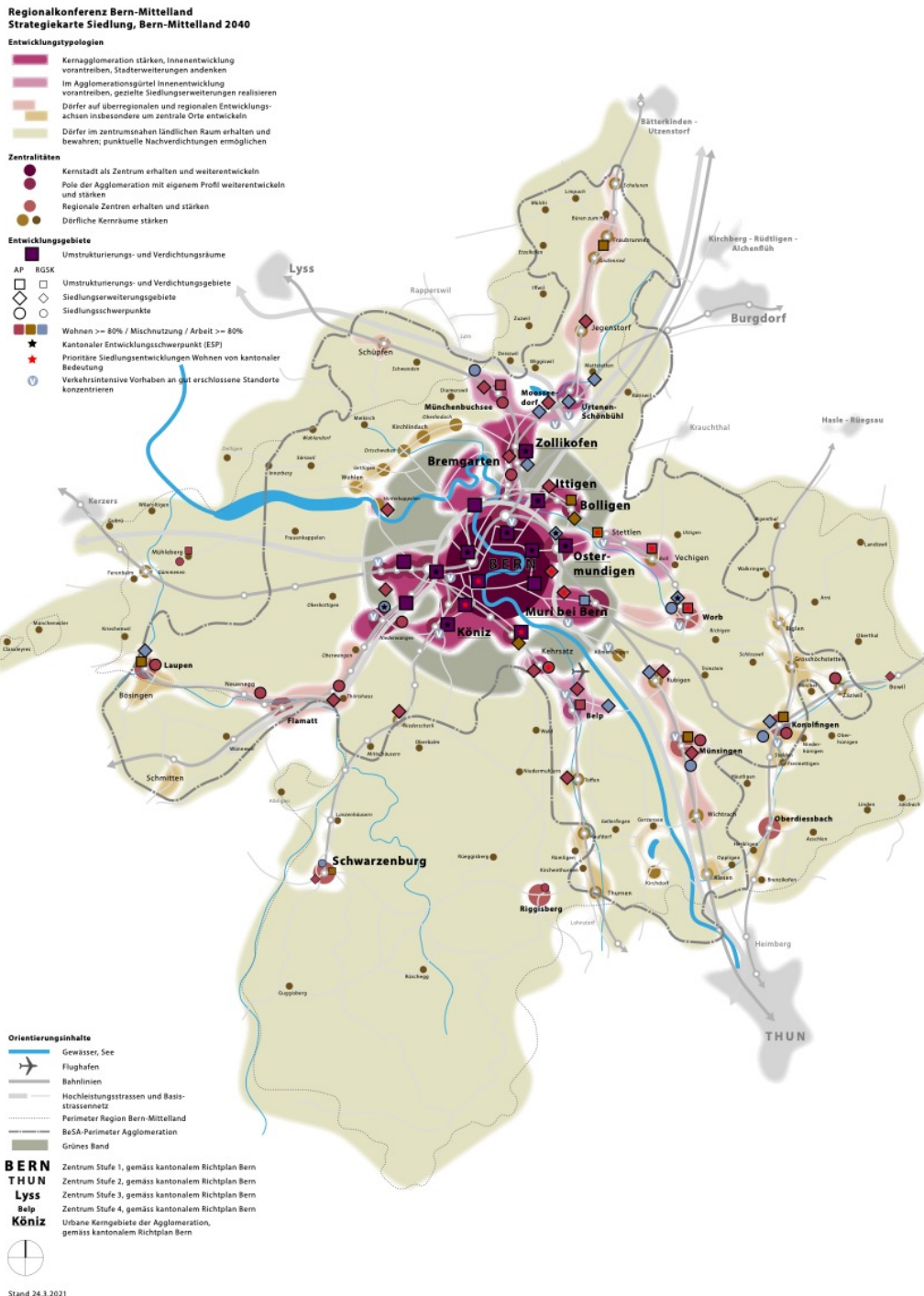


Abb. 59 Strategiekarte Siedlung (Quelle: Van de Wetering, 2021).

Kernagglomeration	<p>«Kernagglomeration stärken und Innenentwicklung mit gezielter und hochwertiger Nachverdichtung forcieren.»</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Die Berner Altstadt im Zentrum der Kernagglomeration wird als UNESCO-Kulturgut bewahrt, gepflegt und behutsam weiterentwickelt. Die gründerzeitlichen Quartiere Berns sind zu erhalten und im Rahmen der gegebenen städtebaulichen Strukturen behutsam zu erneuern. Verdichtung ist, unter der Voraussetzung städtebaulicher Verträglichkeit, punktuell möglich.</li><li>– Die Quartiere in der übrigen Kernagglomeration werden bereichsweise dicht und urban weiterentwickelt, primär mit Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen.</li><li>– Grössere Siedlungserweiterungen im Sinne von Stadterweiterungen erfolgen nur, wenn damit insgesamt eine Aufwertung und Klärung der betroffenen Gebiete erreicht werden kann. Siedlungslücken können durch Einzonungen und bauliche Entwicklung mit hoher Dichte geschlossen werden.</li></ul>
Agglomerationsgürtel	<p>«Ergänzenden Potenzialraum zur Kernagglomeration schaffen.»</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Die Siedlungen im Agglomerationsgürtel werden bereichsweise dicht und urban weiterentwickelt, primär mit Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen.</li><li>– Siedlungslücken können bei ausgewiesenem Bedarf durch Einzonungen und bauliche Entwicklung mit angemessener Dichte geschlossen werden.</li></ul>
Entwicklungsachsen	<p>«Innenentwicklung der Dörfer auf den Entwicklungsachsen vorantreiben und gezielte Siedlungsergänzungen vornehmen.»</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Die Siedlungsentwicklung auf den Entwicklungsachsen erfolgt primär an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung und hoher Versorgungsqualität, das heisst in der Regel im Umfeld der Bahnhaltstellen.</li><li>– Im Hinblick auf die Verkehrsbeziehungen zum Zentrum Bern oder in benachbarte Regionen sind die Verlagerungspotenziale auf den ÖV auszunutzen.</li><li>– Zur Sicherung der siedlungsprägenden und ökologisch wertvollen Grünräume sind definitive räumliche Grenzen (Siedlungsbegrenzungen) zu setzen.</li></ul>
Zentrumsnaher ländlicher Raum	<p>«Im ländlichen Raum mit punktuellen Nachverdichtungen und Schliessen von Siedlungslücken massvolle Entwicklung ermöglichen. Kleinere Dörfer und Weiler im Bestand erhalten.»</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Die Entwicklung im zentrumsnahen ländlichen Raum ist behutsam, auf den lokalen Bedarf ausgerichtet und erfolgt unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten.</li><li>– Die Ortszentren werden als Orte mit zentralen Funktionen für ihre Gemeinden bewahrt. Sie werden punktuell und ortsverträglich</li></ul>

nachverdichtet. Sozio-ökonomische Strukturen wie Versorgungsangebote für den täglichen Bedarf, lokale soziale Einrichtungen oder das ortsansässige Kleingewerbe können damit gestärkt werden. Die Gemeinden legen im Rahmen ihrer Ortsplanungen ein spezielles Augenmerk auf die Entwicklung ihrer Ortszentren.

- Die Entwicklung bewahrt die Qualitäten der Kulturlandschaft, ohne diese durch grossflächige Siedlungserweiterungen zu beeinträchtigen.
- Zusätzliche Schwerpunkte werden auf Land- und Forstwirtschaft sowie auf Natur und Naherholung gelegt.

### Strategische Stossrichtungen bezogen auf die Zentralitäten

Kernstadt Bern  
(Zentrum 1. Stufe)

«Das Zentrum Stadt Bern zum Hotspot des urbanen Lebens entwickeln.»

- Die Kernstadt Bern ist als Zentrum von nationaler Ausstrahlung zu stärken und weiterzuentwickeln.
- Die Berner Altstadt wird als UNESCO-Kulturgut bewahrt, gepflegt und gleichzeitig als Ort für zentrale Nutzungen für die gesamte Region erhalten und behutsam weiterentwickelt.
- Die Weiterentwicklung des Siedlungsraums im Sinne der urbanen Lebensqualität mit kurzen Wegen fördern.

Pole der Agglomeration

«Die Pole der Agglomeration mit eigenem Profil stärken und als Ergänzung zur Kernstadt entwickeln.»

- Aufgrund der ausgeschöpften Kapazitäten der Kernstadt von Bern für zusätzliche Nutzungen werden diese zunehmend von den Subzentren entlang der City-Schiene und von anderen Fokuspunkten in der Kernagglomeration, im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen aufgenommen. Die stark auf das Stadtzentrum von Bern ausgerichtete Struktur wird hin zu einer Struktur mit verschiedenen Polen, die ihr eigenes, spezifisches Profil haben, ergänzt.
- Die Gemeinden legen im Rahmen ihrer Ortsplanungen ein spezielles Augenmerk auf die Entwicklung ihrer Zentrumsräume als Pole.
- Die Pole werden nach innen, dicht und urban entwickelt.

Regionale Zentren  
(Zentren 3. oder  
4. Stufe)

«Die regionalen Zentren sind in ihrer Versorgungsfunktion zu stärken, punktuelle Nachverdichtung ist voranzutreiben und gezielte Siedlungsergänzungen sind vorzunehmen.»

- Die Zentren der Region erfüllen ihre Funktion als Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorte für das Umland.
- Die regionalen Zentren sind bei strategischen Planungen und bei der Ansiedlung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen – entsprechend ihrer Zentrumsfunktion – zu bevorzugen.

Dörfliche Kernräume «Die dörflichen Kernräume werden in ihrer Funktion für die lokale Versorgung gestärkt. Punktuell sind Nachverdichtungen vorzunehmen.»

- Die Dorfkerne erfüllen ihre Funktion als Versorgungsstandorte mit Basisangebot für die Gemeinden.
- Die Gestaltung der Entwicklungsgebiete ist ortsverträglich und trägt zur Identitätsförderung bei.

### Strategische Stossrichtungen bezogen auf die bezeichneten Entwicklungsgebiete

Siedlungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten

- Regional bedeutsame unbebaute Bauzonen werden an den bezeichneten Standorten als Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte mit hoher Priorität entwickelt. Weitere regional bedeutsame unbebaute Bauzonen werden ausserhalb des Agglomerationskernraums entwickelt.
- Areale in Bahnhofnähe und an zentralen Lagen innerhalb der Siedlungen werden in erster Priorität entwickelt. Voraussetzung für eine Entwicklung ist mindestens eine ÖV-Gütekategorie D (Wohnen und Dienstleistungen) oder je nach Nutzung mit/ohne erheblichem Pendler-/Publikumsverkehr (Industrie- und Gewerbenutzungen).
- Die Gemeinden fördern die Realisierung unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren, einer angemessenen baulichen Dichte und der Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten zur Mobilisierung.
- Unerwünschte Entwicklungen werden wo nötig mittels Planungszonen unterbunden und die planungsrechtlichen Grundlagen werden den regionalen Zielsetzungen angepasst.
- Die Region unterstützt die Umsetzung der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte durch Hilfestellungen bei der Kommunikations- und Informationsarbeit und über die regionale Wirtschaftsförderung.

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

- Umstrukturierungsgebiete sind Gebiete, die zukünftig umgenutzt werden sollen; es handelt sich zum Beispiel um Industrie-, Bahn- und Militärareale, die künftig für Wohnen oder Arbeiten genutzt werden sollen. Bei den Verdichtungsgebieten handelt es sich um Gebiete, deren Nutzungsart beibehalten wird, bei denen jedoch mehr Geschossfläche realisiert werden soll; das betrifft beispielsweise Aufzonungen im Ortszentrum.
- Unternutzte und nicht mehr genutzte Gebiete innerhalb des Siedlungskörpers oder gering bebaute Bauzonen mit guter ÖV- und MIV-Erschliessung von regionaler Bedeutung werden als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete entwickelt.
  - Die Gemeinden fördern aktiv und prioritär die Umnutzung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, treiben die Verfügbarkeit voran und stellen die erforderlichen Infrastrukturen zur Verfügung.
  - Die Realisierung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete wird unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren gefördert, die der räumlichen und freiräumlichen Identität der Umgebung Rechnung tragen und damit die Akzeptanz erhöhen.
  - Es werden hohe bauliche Dichten angestrebt.

- Bauliche Verdichtungen sollen so gestaltet sein, dass sie sich in das Ortsbild einpassen, die LV-Erschliessung gut ist, das Wohnumfeld über eine hohe Nutzungsqualität verfügt und bauliche Eingriffe mit denkmalpflegerischen Aspekten verträglich sind.

Umstrukturierungs-  
und Verdichtungs-  
räume

Die bedeutendsten Entwicklungspotenziale im Raum Bern befinden sich in der Kernagglomeration. Verschiedene Entwicklungsgebiete liegen auf engem Raum und weisen oft sehr grosse Entwicklungspotenziale auf, wobei die Potenziale in Art und Mass der Nutzung sehr unterschiedlich sein können. Dementsprechend wichtig sind diese Umstrukturierungs- und Verdichtungsräume strategisch für die weitere Stadtentwicklung.

- Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsräume sind – wo nötig überkommunal koordiniert – städtebaulich attraktiv weiterzuentwickeln. Im Vordergrund steht jeweils die Weiterentwicklung von vernetzten Siedlungseinheiten eigener Prägung und Identität.
- Die Prüfung der Entwicklungsaspekte erfolgt immer unter integralem Einbezug der Freiraumaspekte und landschaftlichen Rahmenbedingungen (Grünes Band, siedlungsprägende Grünräume, Ausgestaltung des Siedlungsrandes, regionale Siedlungsbegrenzungen).

Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen und Arbeiten

- Regional bedeutsame Siedlungserweiterungen erfolgen an den im Plan für die Kernagglomeration bezeichneten Standorten sowie ausserhalb des Kernraums der Agglomeration an den in der Massnahmenkarte bezeichneten Standorten.
- Areale in Bahnhofnähe und an zentralen Lagen innerhalb der Siedlungen werden in erster Priorität entwickelt. Mindestvoraussetzung für eine Entwicklung ist eine ÖV-Güteklasse D (Wohnen und Dienstleistungen) oder je nach Nutzung mit/ohne erheblichem Pendler-/Publikumsverkehr (Industrie- und Gewerbenutzungen).
- Die Gemeinden fördern die Einzonung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen, indem sie auf der politischen, planerischen (z. B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen.
- Die Gemeinden stellen die Verfügbarkeit der Siedlungserweiterungsflächen mittels geeigneter Massnahmen sicher.
- Die Gemeinden entwickeln mit geeigneten Instrumenten Leitbilder und Konzepte, aus denen konkrete Qualitätskriterien für die Entwicklung der Vorranggebiete ableitbar sind.
- Die Realisierung der Vorranggebiete wird gefördert – unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren, die der räumlichen und freiräumlichen Identität der Umgebung Rechnung tragen und damit die Akzeptanz erhöhen.
- 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 Umsetzung der regionalen Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten wird unterstützt, indem unter Beizug der regionalen Wirtschaftsförderung Hilfestellungen bei der Kommunikations- und Informationsarbeit sowie bei der Initiierung und Erarbeitung überkommunaler räumlicher Entwicklungskonzepte angeboten werden.
- Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten
- Die Entwicklungsgebiete Arbeiten umfassen die kantonal bedeutsamen Arbeitszonen. Die Entwicklung der Arbeitszonen wird auf die kantonalen und regionalen Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten gelenkt. Ausserhalb dieser Standorte ist die Grösse der Arbeitszonen primär auf den lokalen Bedarf und die Bedürfnisse der ansässigen Betriebe auszurichten.
  - Die Verteilung der Arbeitszonen und die Zusammenarbeit der Gemeinden wird auf überkommunaler Ebene mit einer Arbeitszonenbewirtschaftung gefördert und optimiert.
  - Die ESP Arbeiten sind in Bezug auf die Lage (Zentralität), ÖV- und MIV-Erschliessung, Betriebs-, Arbeitsplatz-, Kunden- und Nachfrageentwicklung sowie auf die Lage zu grösseren Wohnstandorten besonders gut für die Ansiedlung von Betrieben geeignet.
- Verkehrsintensive Vorhaben
- Die Ansiedlung von neuen und die Weiterentwicklung von bestehenden verkehrsintensiven Vorhaben erfolgt an den bezeichneten, raumplanerisch geeigneten Orten.
  - Die verkehrsintensiven Vorhaben liegen in der Regel in der Kernagglomeration, im Agglomerationsgürtel oder in regionalen Zentren.
  - Die Dimensionierung der verkehrsintensiven Einrichtungen ist auf die Umweltziele und auf das bestehende und geplante Verkehrssystem abgestimmt.

Für den Kernraum der Agglomeration werden die regionalen Entwicklungsgebiete in der folgenden detaillierten Strategiekarte räumlich verortet und deren Entwicklungsprioritäten dargestellt. Die hinterlegten verkehrlichen Strategien sollen die erfolgte Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung verdeutlichen.

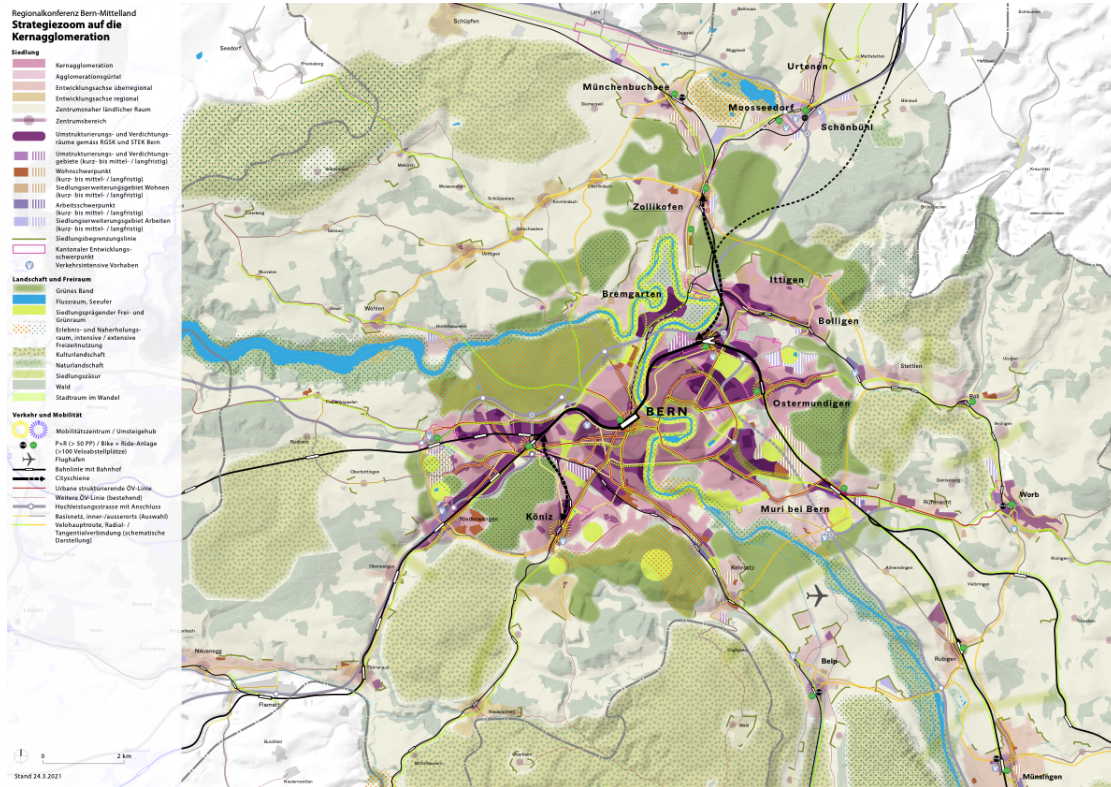


Abb. 60 Zoom auf die Strategie im Kernraum der Agglomeration Bern (Quelle: Van de Wetering, 2021).

### Quantifizierung der bezeichneten Entwicklungsgebiete

- Im RGSK 2021 werden insgesamt 39 regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte mit einer Gesamtfläche von 126 ha bezeichnet (Massnahmenpakete BM.S-SW/-SA). Sie bilden eine Teilmenge der unbebauten Bauzonen (insgesamt 399 ha).
- Im RGSK 2021 werden insgesamt 140 Umstrukturierungs- und Verdichtungsstandorte (Massnahmenpaket BM.S-UV) bezeichnet. Von den 53 Umstrukturierungsgebieten sollen 30 schwerpunktmässig für das Wohnen genutzt werden, 12 schwerpunktmässig für das Arbeiten, auf den restlichen 11 ist eine gemischte Nutzung vorgesehen. Dazu kommen insgesamt 74 Verdichtungsgebiete. Deren 45 sollen schwerpunktmässig für das Wohnen genutzt werden, 20 sind hauptsächlich für Arbeitsnutzungen vorgesehen; die restlichen 9 Gebiete werden gemischt genutzt. Bei 13 Gebieten der Stadt Bern bleibt vorerst offen, ob sie umstrukturiert oder verdichtet werden. Die Fläche aller Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in der Agglomeration Bern beträgt 578.4 ha von insgesamt 587.9 ha in der Region Bern-Mittelland.
- Weiter werden insgesamt 100 Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung (Massnahmenpakete BM.S-VW/-VA) mit einer Fläche von total 333 ha bezeichnet, wobei 211 ha vorwiegend für Wohnnutzung und 122 ha für Arbeitsnutzung vorgesehen sind.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Die Siedlungserweiterungsgebiete in Ostermündigen (Nord; BE-Ost, Teil Ostermündigen), in Bern (Bern West; BE-Ost, Teil Bern) und Muri (BE-Ost, Teil Muri) werden zwar in den Massnahmen gezählt, die Flächen werden analog zum Mengengerüst hier jedoch nicht mitberücksichtigt.

Bilanzierung Wohn-  
 baulandbedarf

Untenstehende Tabelle zeigt die Bilanzierung des Wohnbaulandbedarfs mit den Nutzungsreserven (unüberbaute Bauzonen und innere Reserven), den Siedlungserweiterungsgebieten (BM.S-VW/-VA) und den Wohnanteilen der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (BM.S-UV).

Raumtyp	WBB <sup>th</sup> (ha)	Unüberbaute Reserven in WMK	1/3 der Inneren Reserven in WMK*	Wohnanteile BM.S-VW/- VA (ha)**	Wohnanteile BM.S-UV (ha)**	Bilanz (ha)
Zentrum 1. Stufe (Kernstadt Bern)	112.3	25.6	7.9	0.7	75.3	2.8
Urbane Kerngebiete (Kernagglomeration)	126.0	68.2	45.8	28.6	35.9	-52.5
Zentren 3. und 4. Stufe (Regionalzentren)	168.2	72.9	52.1	78.5	28.7	-64.0
A&E ohne Zentralität (Entwicklungsachsen)	92.4	49.2	51.8	44.2	9.7	-62.5
Zentrumsnahe ländliche Räume	67.7	56.4	37.9	6.5	8.8	-41.9
Hügel- und Berggebiete	6.0	15.0	7.5	0	0	-16.5
<b>Agglomerationsperimeter</b>	<b>505.8</b>	<b>222.5</b>	<b>168.4</b>	<b>109.4</b>	<b>132.2</b>	<b>-126.7</b>
<b>Region Bern-Mittelland</b>	<b>572.5</b>	<b>287.3</b>	<b>203.1</b>	<b>158.5</b>	<b>158.3</b>	<b>-272.8</b>

Tab. 54 Bilanzierung des Wohnbaulandbedarfs und der Nutzungsreserven, der Siedlungserweiterungsgebiete (BM.S-VW/-VA) und der Wohnanteile der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (BM.S-UV) nach Raumtypen.  
 \* Hier wurden bei den inneren Nutzungsreserven diejenigen Flächen abgezogen, welche die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete überlagern.  
 \*\* Es werden nur grössere Gebiete eingerechnet, deren Entwicklung voraussichtlich in einem Horizont bis 2040 liegt. Da die Gebiete Bern West, BE-Ost Teil Bern/Teil Ostermundigen und Ostermundigen Nord voraussichtlich erst nach 2040 zur Verfügung stehen, werden sie in der Bilanzierung nicht berücksichtigt.

Die Bilanzierung zeigt, dass der Wohnbaulandbedarf bis 2040 in der gesamten Region Bern-Mittelland sowie in jedem der Raumtypen mit den Nutzungsreserven und den Siedlungserweiterungs-, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten gedeckt werden kann.

Jedoch ist die Verfügbarkeit vieler Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen und vieler Wohnanteile von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten erst im B- oder im C-Horizont gegeben, das heisst, dass diese voraussichtlich erst nach 2028 realisiert werden. Dies führt voraussichtlich zu einer Knappheit von Wohnbauland in den kommenden Jahren. Wird von einem abflachenden Bevölkerungswachstum ausgegangen, so zeigen sich vor allem in der Stadt Bern und den Zentren der 3. und 4. Stufe kurz- bis mittelfristige Baulanddefizite. Um diese Baulanddefizite anzugehen, müssen Hindernisse überwunden werden, um eine zeitnahe Realisierung von Bauprojekten möglich zu machen (vgl. Massnahme BM.S-Ü.2).

Bilanzierung Bau-  
 landbedarf Arbeiten

Quantitative Prognosen zum Baulandbedarf Arbeiten sind aufgrund der unterschiedlichen Flächenbeanspruchung von verschiedenen Branchen und unvorhersehbarer wirtschaftlicher Entwicklungen kaum möglich. Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die vorhandenen 112 ha Bauzonenreserven Arbeiten die Nachfrage bis 2040 zu einem wesentlichen Teil

abdecken werden. Als weitere Potenziale kommen die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete Arbeiten sowie Vorranggebiete Arbeiten hinzu, welche insbesondere in Gemeinden mit Zentrumsfunktion liegen (vgl. Kapitel 7.2, Massnahmen BM.S-SA und BM.S-UV). Weiter zeigt sich, dass grosse Teile der Reserven aus raumplanerischer Sicht am richtigen Ort liegen. Mit den verschiedenen Entwicklungsschwerpunkten ist eine gute Ausgangslage für eine koordinierte und raumplanerisch zweckmässige Arbeitsplatzentwicklung gegeben.

Ein Mangel an Flächen für Betriebe des 2. Sektors zeigt sich bereits heute an zentrumsnahen Lagen, insbesondere in der Kernagglomeration. Um diesem Defizit entgegenzuwirken, ist der Umnutzungsdruck auf bestehende Arbeitszonen zu reduzieren und auch in den Gemeinden in der Kernagglomeration im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen möglichst ein Angebot für die Weiterentwicklung oder die Neuansiedlung von Betrieben des 2. Sektors bereitzustellen.

## **6.2 Teilstrategie Landschaft**

Die Strategien im Bereich Landschaft wurden im Grundsatz bereits im RGSK II formuliert und basieren auf der Festlegung von verschiedenen Freiraumtypen und ihren übergeordneten Funktionen. Damit in Zusammenhang steht die Sicherung und verbesserte Koordination der unterschiedlichen Nutzungsansprüche in den jeweiligen Landschaftsräumen.

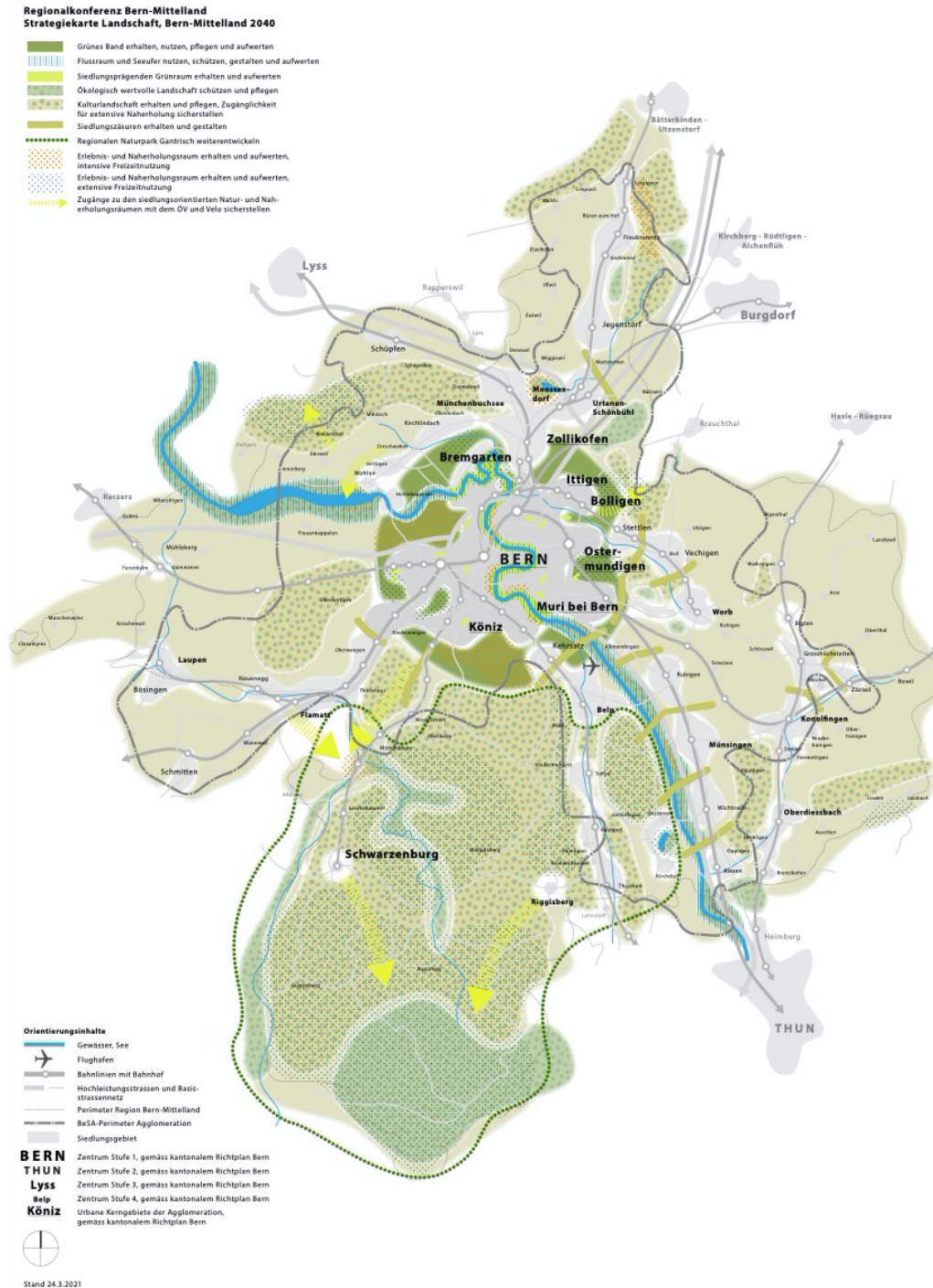


Abb. 61 Strategiekarte Landschaft (Quelle: Van de Wetering 2021).

Die Landschaftsentwicklung wird durch folgende Strategieelemente erreicht:

## Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Hochwertige Grün- und Freiräume	– Erhalt und Aufwertung bestehender und Schaffen neuer Freiräume (z. B. im Rahmen von Arealentwicklungen)	– Zusammenhang und Vernetzung der urbanen Grünräume für die unterschiedlichen Landschaftsfunktionen gewährleisten
Hochwertige Freiraumqualität	– Entwicklungsgebiete Wohnen/Arbeiten an geeigneten Lagen konzentrieren	– Parkähnliche Freiräume im Siedlungsgebiet erhalten, als Naherholungsräume ausbilden und aufwerten
Vernetzung von Grün- und Freiräumen	– Weitere Verbesserung der Vernetzung von Grün- und Freiräumen – Vertiefung Massnahmen, Definition Ausstattung für Grünräume, Erholungsschwerpunkte	– Bei Siedlungserweiterungen prägende Grünräume mitplanen und sichern – Für Freizeit- und Erlebnisangebote Ruheräume und Aussichtspunkte sowie Bewegungsräume schaffen – Freizeitnutzungen mit land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen sowie Schutzinteressen von Natur und Landschaft abstimmen – Flussraum und Seeufer land- und forstwirtschaftlich nutzen und pflegen, schützen oder für Freizeit und Naherholung gestalten und aufwerten
Erhalt von Kultur- und Naturräumen als Identitätsstiftende Merkmale der Region	– Weiterverfolgen der bisherigen Daueraufgaben – Schützen von ökologisch wertvollen Flächen – Siedlungsentwicklung lenken	– Bedeutsame Siedlungszäsuren erhalten: Landschaftsräume miteinander vernetzen, auf grössere Siedlungsentwicklungen in deren Richtung verzichten – Siedlungsentwicklung in den Kulturlandschaften eng begrenzen und die schutzwürdigen Ortsbilder und ihre Umgebung erhalten – Flächendeckend bewirtschaften, nach Möglichkeit ökologisch aufwerten – Regionalen Naturpark Gantrisch weiterentwickeln
Förderung und Erhalt der Biodiversität in den Landschafts- und Siedlungsräumen	– Weitere Verbesserung der ökologischen Vernetzung von Grün- und Freiräumen	– Ökologisch wertvolle Landschaft schützen und pflegen – An den Gewässern ökologische Aufwertungen/Biodiversitätsförderungen vornehmen – Erlebniswert der Naturlandschaften bei entsprechender Eignung in Wert setzen – Naherholungssuchende lenken und sensibilisieren
Überkommunale Sicherung des «Grünen Bandes»	– Bekanntheit erhöhen, Kommunikationsmassnahmen ergreifen – Überkommunale Abstimmung von Aktivitäten/Massnahmen	– Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und weiteren Akteur/innen stärken

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bei allfälligen Siedlungserweiterungen die Freiräume für das Grüne Band sichern</li> <li>– Die Raumfenster im Grünen Band in Abhängigkeit ihrer Funktion entwickeln</li> </ul>
Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Klima- und Energieziele leisten	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhalt des Beitrags zur Sicherstellung der Durchlüftung des dichten Siedlungskörpers im Kern der Agglomeration Bern unter dem Aspekt des Klimawandels</li> <li>– Wichtige Grünflächen und Korridore erheben und sichern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bebauungs- und Grünstrukturen aufeinander abstimmen, um den Transport von Kaltluft nicht zu behindern und Durchlüftung sicherzustellen</li> <li>– Gestützt auf eine Analyse regionale Klimastrategie und Massnahmenplan entwickeln</li> <li>– Auflagen zur Verbesserung des Mikroklimas in wichtigen Räumen erlassen</li> <li>– Im Rahmen der Siedlungsentwicklung energie- und klimabezogene Inhalte berücksichtigen</li> </ul>

Tab. 55 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Landschaft.

Für den Bereich Landschaft können die Strategieelemente in folgende Teilstrategien zusammengefasst werden:

Siedlungsprägende Grünräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Parkähnliche Freiräume im Siedlungsgebiet, bestehend aus Grünzäsuren und strukturierenden Grünbereichen, werden erhalten, als Naherholungsräume ausgebildet und aufgewertet. Die ökologische Vernetzung der Grünräume und die Förderung der Biodiversität sind wichtige Zielsetzungen. Eine landwirtschaftliche Produktion ist nicht ausgeschlossen.</li> <li>– Der Zusammenhang und die Vernetzung der urbanen Grünräume sind für die unterschiedlichen Landschaftsfunktionen wie Erholung, Naturschutz oder Klima zu gewährleisten. Der Verlust von Grünflächen ist durch Aufwertung und Inwertsetzung von anderen Grünflächen auszugleichen.</li> <li>– Bei der Erweiterung des Siedlungsgebietes sind die siedlungsprägenden Grünräume mit zu planen und zu sichern. Siedlungsprägende Grünräume können integrierende Bestandteile von Siedlungserweiterungen darstellen und schliessen sich demnach explizit nicht aus.</li> <li>– Im Typ «Siedlungserweiterung mit Freiraum» des Grünen Bands ist als Teil eines qualitätssichernden Verfahrens jeweils mindestens ein siedlungsprägender Grünraum zu sichern. Auf die innere und äussere Vernetzung des Grünraums bzw. der Grünräume ist dabei besonders zu achten.</li> <li>– Die Gemeinden schützen die bestehenden Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume im Rahmen der Ortsplanung.</li> </ul>
-----------------------------	--



- «Grünes Band»
- Das charakteristische Grüne Band im Bereich des Agglomerationsgürtels ist auch künftig zu bewahren. Bei allfälligen Siedlungserweiterungen werden die notwendigen Freiräume für das Grüne Band gesichert.
  - Die Raumbenutzungen im Grünen Band sind in Abhängigkeit ihrer Funktion land- und forstwirtschaftlich zu nutzen und zu pflegen, landschaftlich und gegebenenfalls ökologisch aufzuwerten, zu vernetzen oder für Freizeit und Naherholung zu gestalten.
  - Unter dem Aspekt des Klimawandels leistet das Grüne Band einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der Durchlüftung des dichten Siedlungskörpers im Kern der Agglomeration Bern. Es ist darauf zu achten, dass der Transport von Kaltluft nicht behindert wird und die Bebauungs- und Grünstrukturen aufeinander abgestimmt werden.
  - Die Zugänglichkeit zu den Freiräumen des Grünen Bands und die Verbindungselemente, welche dieses ausmachen, werden gesichert.
  - Die Raumbenutzungen des Grünen Bands werden für den Langsamverkehr vernetzt.
  - Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und weiteren Akteur/innen im Grünen Band wird gestärkt. Aktivitäten mit Auswirkungen auf das Grüne Band oder in Bezug darauf (beispielsweise Vermarktung) sind unter den Gemeinden zu koordinieren.
- Flussraum und Seeufer
- Flussraum und Seeufer werden in Abhängigkeit der Funktion der Raumbenutzungen land- und forstwirtschaftlich genutzt und gepflegt, geschützt oder für Freizeit und Naherholung gestaltet und aufgewertet.
  - An den Gewässern im Siedlungsgebiet sind, wo möglich und sinnvoll, ökologische Aufwertungen oder Biodiversitätsförderungen vorzunehmen.
  - An den Gewässern ausserhalb der Siedlungsgebiete ist der Übergang zur landwirtschaftlichen Nutzung sorgfältig zu planen und überkommunal abzustimmen.
  - Flussräume und Seeufer dienen auch der extensiven Erholung. Diese wird mit den Massnahmen für Schutz und Renaturierung abgestimmt.
  - Anlagen für intensive Freizeitnutzungen wie Freibäder, Camping und dergleichen werden nur zurückhaltend bewilligt. Für die Besucherlenkung werden Massnahmen ergriffen.
- Ökologisch wertvolle Landschaft
- Die ökologische Vielfalt und ökologisch wertvolle Landschaft werden geschützt und gepflegt. Die land- und forstwirtschaftliche Nutzung erfolgt in der Regel gemäss Verträgen.
  - Der hohe Erlebniswert der Naturlandschaften wird bei entsprechender Eignung in Wert gesetzt.
  - Die Naherholungsnutzung ist gelenkt. Naherholungssuchende werden für die Natur- und Landschaftswerte und die Rolle der Land- und Waldwirtschaft in diesem Zusammenhang sensibilisiert.



- Kulturlandschaft
- Die Kulturlandschaft wird meist land- oder forstwirtschaftlich genutzt.
  - In den Kulturlandschaften von regionaler Bedeutung von besonderer Eigenheit oder Schönheit wird ein hohes Gewicht auf den Erhalt und die Pflege des besonderen Charakters gelegt. Dies bedingt eine flächendeckende Bewirtschaftung. Nach Möglichkeit ist eine ökologische Aufwertung vorzunehmen.
  - Die Siedlungsentwicklung in den Kulturlandschaften ist eng zu begrenzen und die schutzwürdigen Ortsbilder und ihre Umgebung sind zu erhalten.
  - Für Freizeit- und Erlebnisangebote sind Ruheräume und Aussichtspunkte sowie gezielte Bewegungsräume wie Velo- oder Wanderwege zu schaffen und mit den land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen sowie den Schutzinteressen von Natur und Landschaft abzustimmen.
- Siedlungsäsuren
- Die regional bedeutsamen Siedlungsäsuren werden erhalten. Grössere Siedlungsentwicklungen in deren Richtung sind nicht erwünscht. Der Übergang zwischen Siedlung und Landschaft ist besonders sorgfältig zu gestalten.
  - Die Landschaftsräume werden im Bereich der Siedlungsäsuren miteinander vernetzt.
- Regionaler Naturpark  
Gantrisch weiter-  
entwickeln
- Im Naturpark sind Natur und Landschaft, Schutz- und Freihaltegebiete sowie Vernetzungsräume zu erhalten.
  - Extensive Erholung wie Velofahren oder Wandern ist möglich. Die extensive Erholung ist mit der land- und waldwirtschaftlichen Nutzung sowie mit Schutz und Renaturierung von Vorranggebieten Naturlandschaft abzustimmen. Naherholungssuchende sind zu sensibilisieren.
  - Die Erreichbarkeit des Naturparks ist zu gewährleisten. Zur Entwicklung von Lösungsansätzen ist eine gesamtheitliche Mobilitätsstrategie zu erarbeiten.
  - Eine Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist im Sinne eines saisonalen Betriebs (Betriebszeiten wie Bergbahnen) mit Bussen anzustreben.
- Zugang Natur- und  
Naherholungsräume
- Der rasche Zugang zu siedlungsorientierten Natur- und Naherholungsräumen, insbesondere auch für den nichtmotorisierten Verkehr, ist zu sichern.
  - An wichtigen Eintrittspforten zu siedlungsorientierten Natur- und Naherholungsräumen ist der Zugang so zu organisieren und lenken, sodass negative Folgen im Umfeld verhindert werden können.

- Klima und Energie
- Gestützt auf eine Klimaanalyse in der Kernagglomeration und im Agglomerationsgürtel ist eine regionale Klimastrategie zu entwickeln.
  - Es sind Auflagen zur Verbesserung des Mikroklimas in bezeichneten Räumen zu erlassen.
  - Im Rahmen von Erweiterungs-, Umstrukturierungs-, Verdichtungs- und Arealentwicklungsprozessen sowie von qualitätssichernden Verfahren sind energie- und klimabezogene Inhalte zu berücksichtigen; dies gestützt auf einen Massnahmenplan mit Auflagen zur Erreichung der definierten Klimaziele.

## 6.3 Teilstrategie Verkehr und Mobilität

Aufbauend auf den Strategieelementen der vorangegangenen RGSK I und II, der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 sowie abgeleitet aus den Zielen des Zukunftsbilds und des verbleibenden Handlungsbedarfs, werden nachfolgende Strategieelemente für die Umsetzung der Teilstrategie Verkehr und Mobilität formuliert.

### 6.3.1 Teilstrategie Gesamtverkehr

In der 2019 erarbeiteten Mobilitätsstrategie 2040 hat die Region Bern-Mittelland die 4V-Strategie als gemeinsame Strategie von und für die Stadt-, Agglomerations- und Landgemeinden der RKBM formuliert. Sie basiert auf der Kenntnis und Akzeptanz der je nach Gebiet variierenden Mobilitätsbedürfnisse. Sie stellt die gegenseitige Erreichbarkeit für alle Gemeinden der Region Bern-Mittelland sicher und nimmt gleichzeitig Rücksicht auf die vorhandenen Ressourcen und die beschränkte lokale Belastbarkeit durch den Verkehr. Die 4V-Strategie stellt damit die Basis für die (Teil-)Strategien des RGSK 2021 zur Erreichung des Zukunftsbilds dar.

Die 4V-Strategie umfasst die folgenden Stossrichtungen:

- **Vernetzen:** Die Region Bern-Mittelland und ihre Gemeinden treiben die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel voran, um das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern. Eine gemeindeübergreifende, vernetzte Verkehrs- und Raumplanung soll regional gut abgestimmte verkehrspolitische Lösungen ermöglichen. Die zunehmende Digitalisierung ermöglicht einfache Wechsel und Verknüpfungen der unterschiedlichen Verkehrsmittel.
- **Vermeiden** dank Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung (Personenverkehr) und besserer Bündelung von Warenströmen (Güterverkehr).
- **Verlagern:** Das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel verlagern und Auslastungsgrade erhöhen.
- **Verträglich gestalten:** Die Verträglichkeit des Verkehrs soll gegenüber Umwelt und Siedlung ebenso wie bezüglich Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur sichergestellt werden. Ziel ist ein siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutraler Verkehr und die Glättung der Verkehrsspitzen.

Die Umsetzung des Zukunftsbilds basiert auf dem Zusammenspiel von Siedlungsentwicklung und Verkehrsmittelwahl. Durch die konzentrierte Siedlungsentwicklung soll möglichst wenig zusätzlicher Verkehr entstehen. Weiter soll die Mobilität möglichst umweltschonend und sicher sein. Im Zentrum der Verkehrsstrategie steht deshalb der wesensgerechte Einsatz der Verkehrsmittel. Welches Verkehrsmittel jeweils das optimale ist, hängt vom Raumtyp, vom Angebot und von der vorhandenen Infrastruktur ab. Dabei hat die Optimierung des Systems Vorrang vor dem Ausbau. Aus

dieser übergeordneten Strategie werden die Strategien für die einzelnen Verkehrsträger abgeleitet.

### 6.3.2 Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr

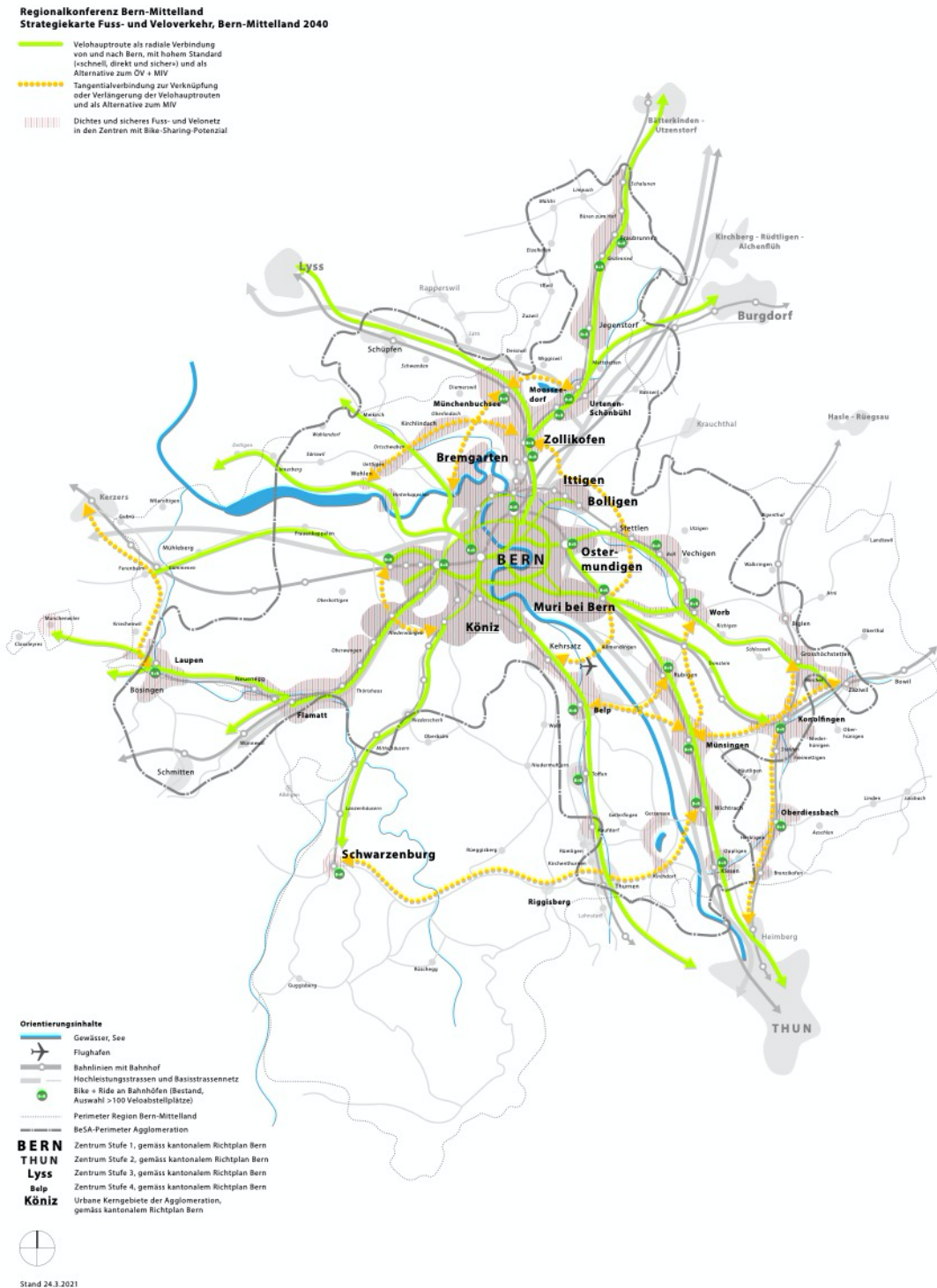


Abb. 62 Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr (Quelle: Van de Wetering, 2021).

Der Fuss- und Veloverkehr ist ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Entwicklung der Gesamtmobilität in der Region Bern. Die Strategie zum Fuss- und Veloverkehr ist in der regionalen Langsamverkehrsplanung der RKBM (2012) festgehalten. Die Schwerpunkte liegen dabei im Querschnittsthema Organisation sowie bei der Netzinfrastrukturplanung (regionales Fuss- und Velowegnetz).

Bezüglich Organisation beachtet die Region Bern-Mittelland folgende Grundsätze zu Planungsprozessen, Ressourceneinsatz und Kooperationen:

- Alle Verkehrsarten werden in Planungen als gleichwertig betrachtet.
- Die Anliegen des Fuss- und des Veloverkehrs werden frühzeitig in Planungsprozesse integriert und berücksichtigt.
- Es werden genügend finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt, um die regionalen Aufgaben in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr bearbeiten zu können.
- Projekte werden koordiniert und in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden erarbeitet. Dazu bedarf es u. a. einer verstärkten Partizipation bereits am Projektanfang.

### Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Dichtes, attraktives und sicheres Fuss- und Velonetz	– Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend/nach Bedarf Massnahmen zur Aufwertung ihres Fuss- und Velonetzes um (Daueraufgabe)	– Sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz
Netz aus radialen Velohaupttrouten mit hohen Standards	– Weitere Velohaupttrouten umsetzen, mit Tangentialverbindungen verbinden oder verlängern – Weiterentwicklung des Netzes und überkommunale Zusammenarbeit stärken – Die Realisierung von Projekten vorantreiben	– Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen – (Studien zur Weiterentwicklung des Netzes)
Attraktive Fusswegverbindungen und Umsteigebeziehungen	– Weitere Aufwertung Zugänge Bahnhof Bern und Aufenthaltsqualität Altstadt Bern	– Sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz

Tab. 56 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Fuss- und Veloverkehr.

Sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz Für den Fuss- und Veloverkehr soll eine Qualitätssteigerung auf dem gesamten Netz erreicht werden. Im dichten Siedlungskern, wo der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs besonders hoch ist, sind die Hauptverkehrsachsen aufzuwerten sowie Netzlücken zu schliessen.

Die Fusswege von regionaler Bedeutung liegen an ÖV-Knotenpunkten resp. an den Zugangswegen zum ÖV. Sie sollen

- sicher, attraktiv, hindernisfrei und direkt sein;
- einfache und verständliche Umsteigebeziehungen bieten;
- entsprechend der Nachfrage ausreichend dimensioniert sein (Personen-anlagen);
- attraktive und sichere Wartebereiche mit ausreichendem Komfort bieten.

Weitere wichtige Fusswegverbindungen befinden sich entlang des MIV-Basisnetzes (vor allem innerorts). Mit diesen wird die Zugänglichkeit zu Orten von öffentlichem Interesse, wie Schulen, Verwaltung, Sport- und Freizeitanlagen und den Orts-/Gemeindezentren sichergestellt. Sie sind sicher, attraktiv, hindernisfrei und möglichst direkt auszugestalten.

Das regionale Velonetz

- ist durchgehend und zusammenhängend;
- bietet direkte, sichere, attraktive und verständliche Routen an;
- weist der aktuellen und der potenziellen Nachfrage entsprechende Leistungsfähigkeiten und ausreichende Komfortstufen auf;
- bietet ausreichende, sichere und attraktive Veloparkierungsanlagen an.

Velohauptrouten und  
Tangentialverbindun-  
gen

Innerhalb des regionalen Velonetzes sollen die Verbindungen, die ein hohes Potenzial oder eine bereits heute intensive Nutzung aufweisen, einen höheren Standard aufweisen und als Velohauptrouten geführt werden – vergleichbar mit sogenannten Velobahnen aus internationalen Beispielen. Auf kantonaler Ebene werden solche Verbindungen als Vorrangrouten gemäss dem Sachplan Veloverkehr bezeichnet (siehe Kapitel 3.4.5). Im regionalen Kontext sollen diese Verbindungen insbesondere zu einer Reduktion der Reisezeiten mit dem Velo beitragen («schnell, direkt und sicher»). Dadurch soll das Velo auf mittleren Distanzen gegenüber dem MIV an Konkurrenzfähigkeit gewinnen.

Im Vordergrund stehen Routen mit hohem Potenzial:

- radiale Velohauptrouten von und nach Bern, die auf einen «inneren Ring» um das Berner Stadtzentrum münden;
- tangentialen Verbindungen, die längerfristig einen «äusseren Ring» bilden könnten;
- tangentialen Verbindungen, welche die Velohauptrouten in die weitere Region verlängern oder sie miteinander verbinden.

Die Velohaupt- und Tangentialrouten können nicht alle Arbeitsplatz- und Wohnschwerpunkte direkt erschliessen. Es sind daher die zur Velohauptroute zuführenden Verbindungen und Anschlüsse ebenso mitzudenken, d. h. möglichst direkt und hindernisfrei.

Wie die übrigen Veloverbindungen werden Velohauptrouten mit erhöhtem Standard in der Regel entlang bestehender Verkehrsachsen geführt. Ob auf oder abseits der Hauptstrassen oder auch entlang von Bahnlinien, was

insbesondere im Zusammenhang mit einem Bahnausbau möglich wäre, ist in jedem Fall einzeln zu untersuchen und festzulegen. Der Kanton Bern verfolgt dabei auf dem kantonalen Velonetz eine Doppelstrategie: Einerseits sollen auf dem Hauptstrassennetz weiterhin Velomassnahmen getroffen werden. Andererseits unterstützt der Kanton auch die Entwicklung eines qualitativ guten Netzes abseits der Hauptstrassen. Somit können Velofahrende ihr bevorzugtes Netz wählen. Auch besteht so die langfristige Möglichkeit, dass sich das Velohaupttroutennetz ausserhalb der heutigen Hauptachsen etablieren kann.

In der Stadt Bern wird gemäss Masterplan Veloinfrastruktur der hohe Standard von 2.50 m breiten Velostreifen oder Radwegen angestrebt, um beispielsweise sichere Überholvorgänge, ein komfortables Fahren mit Veloanhängern oder das Nebeneinanderfahren von Eltern mit Kindern zu ermöglichen.

Ein weiteres wesentliches Element der Velohaupttrouten betrifft die Vernetzung mit den angrenzenden Agglomerationen und Nachbarregionen. Analog zur überkommunalen Planung und Realisierung innerhalb der Region Bern soll auch eine kantons-, regions- und agglomerationsübergreifende Planung und Realisierung der Velohaupttrouten umgesetzt werden. Insbesondere mit Blick auf die technische Entwicklung und die weiter steigende E-Bike-Nutzung werden Veloverbindungen mit grösserer Distanz zunehmend zur Alltagsroute. Weiter ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass ein nicht unerheblicher Anteil der Pendlerströme nicht die Kernagglomeration Bern betrifft (vgl. Kapitel 3.4.4). So pendeln beispielsweise auch Arbeitnehmende aus der Region Solothurn zum Arbeitsplatz in Urtenen-Schönbühl, von Lyss nach Münchenbuchsee oder zwischen Münsingen und Thun.

Das Netz ist dementsprechend sukzessiv nach Solothurn, Burgdorf, Thun, Fribourg und Lyss–Biel zu erweitern.

### 6.3.3 Teilstrategie Öffentlicher Verkehr

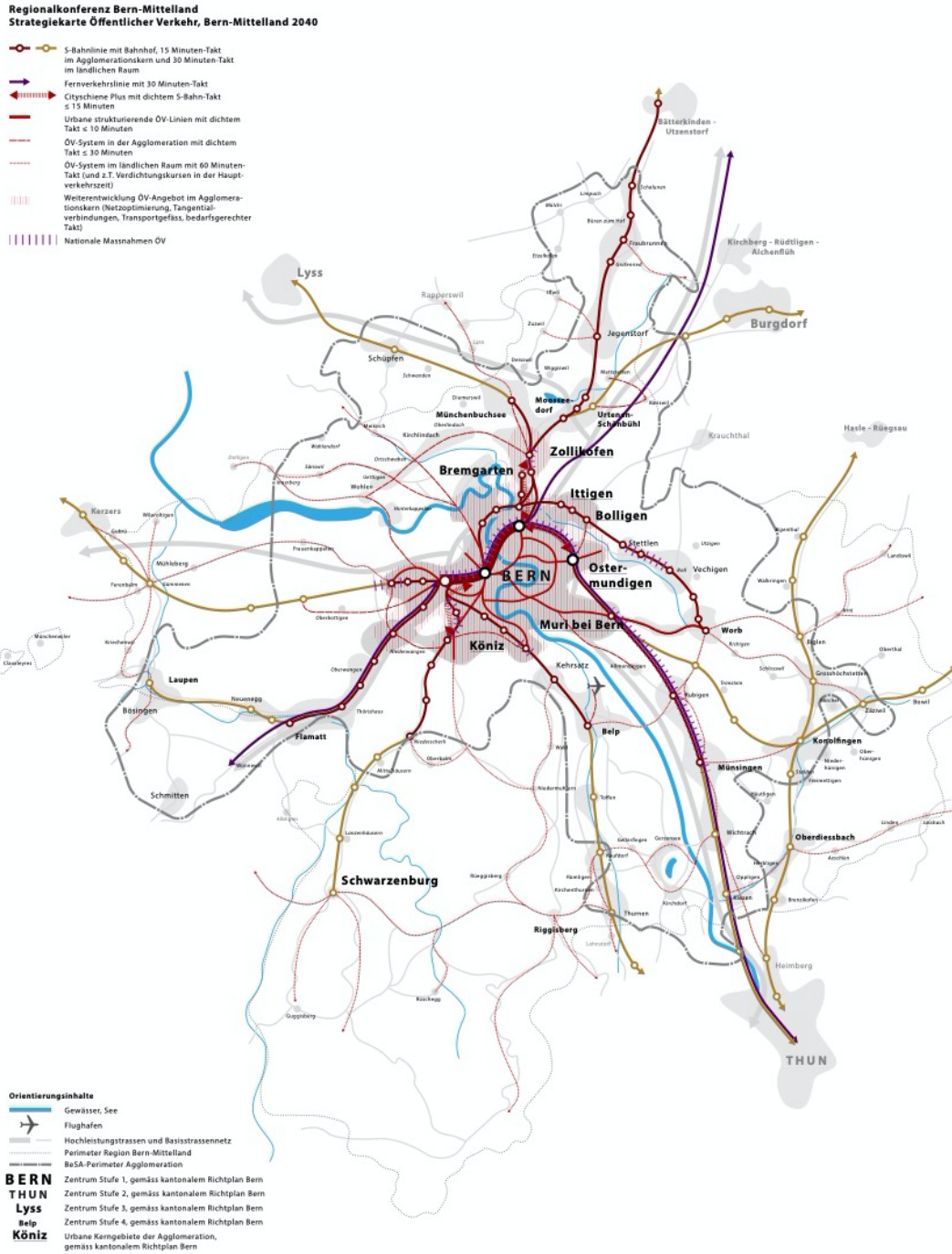


Abb. 63 Teilstrategie Öffentlicher Verkehr (Quelle: Van de Wetering, 2021).



Der öffentliche Verkehr nimmt in der Agglomeration und Region eine wichtige Funktion wahr bei der Zielsetzung, den Verkehr besser zu vernetzen und zu verlagern.

Der ÖV der Zukunft soll die Erreichbarkeit in der Agglomeration und Region weiter verbessern. Verbesserungen der Erreichbarkeit betreffen die vier folgenden Punkte, an welchen sich die Planungen zum Ausbau des ÖV-Angebots orientieren sollen:

- Geschwindigkeit: schnelle Verbindungen und Betriebsstabilität
- Kapazität: genügend Kapazitäten bereitstellen
- Frequenz: häufige und zuverlässige Angebote bereitstellen
- Verknüpfung: gute Zugänglichkeit und Umsteigebeziehungen

Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs wird durch folgende Strategieelemente erreicht:

### Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Leistungsfähiges ÖV-Netz und gezielter Ausbau der Drehscheibenfunktion	– Das Konzept City-Schiene ist zu vertiefen und die regionale Funktion der Bahnhöfe als Verkehrsdrehscheiben auszubauen, um die Verkehrsströme zu verteilen und zu lenken	– Von der City-Schiene (Alle S-Bahnen zwischen Wankdorf und Ausserholli- gen) zur City-Schiene Plus (Hoher S-Bahn-Takt) – Verkehrsdrehscheiben: siehe Kombinierte Mobilität
Leistungsfähiges ÖV-Netz	– Weitere RE-Haltemöglichkeiten im Netz: z. B. Bern Wankdorf, Europaplatz – Kapazitäten dort erhöhen, wo sie am effizientesten wirken (z. B. Drittes Gleis im Aaretal)	– ÖV-System in der Agglomeration und im ländlichen Raum – Weiterentwicklung ÖV-Netz – Dichter Takt bei S-Bahn und Fernverkehr
Dichtes ÖV-Netz in der Kernagglomeration aus radialen und tangentialen Linien.	– Mit der 2. Tramachse ist ein zentrales Netzelement in Planung. Schaffung einer neuen Ost-West-Verbindung sowie von tangentialen Buslinien zur Entlastung des Zentrums – Das ÖV-Netz ist nachfragegerecht auszubauen und tangentiale Verbindungen zur Entlastung des Zentrums sind zu schaffen – Im Rahmen von Sanierungsmassnahmen ist den Bedürfnissen des ÖV Rechnung zu tragen; wo möglich sind Massnahmen zur ÖV-Priorisierung zu prüfen	– Weiterentwicklung ÖV-Netz – ÖV-System in der Agglomeration und im ländlichen Raum – Weiterentwicklung ÖV-Netz – ÖV-System in der Agglomeration und im ländlichen Raum – Weiterentwicklung ÖV-Netz
Siedlungsverträgliche Strassenräume	– Ausbau der Elektromobilität und alternativer Antriebe	– Elektrifizierung Buslinien

Tab. 57 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich öffentlicher Verkehr.

Weiterentwicklung ÖV-Netz Die S-Bahn ist der Motor der regionalen Entwicklung. Ein dichtes Tram- und Busnetz bildet die Grunderschliessung der Kernagglomeration. Damit ein wesensgerechter Ausbau des ÖV-Angebots vorgenommen werden kann, soll für überlastete Buslinien eine Umstellung auf Trambetrieb

Netzstrategie ÖV  
2040 Kernagglomeration Bern

geprüft werden. Eine Entlastung ist auch mit dem S-Bahn-Angebot oder Tangentiallinien anzustreben. Neue Durchmesserlinien in Nord-Süd-Richtung sollen geprüft werden. Wo möglich, ist die ÖV-Priorisierung zu prüfen.

Die Weiterentwicklung des regionalen Tramnetzes in der Kernagglomeration Bern wurde nach den negativen Volksentscheiden zu Tram Region Bern nicht weiterverfolgt. Im Rahmen der in den letzten Jahren durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zeigte sich der Bedarf, die Rahmenbedingungen für das Tram- und Busnetz in der Kernagglomeration weiterzuentwickeln und festzulegen. Dementsprechend gibt die Netzstrategie ÖV 2040 Kernagglomeration Bern eine Gesamtbetrachtung des ÖV-Systems. Sie erlaubt, die wichtigen Stossrichtungen und die sich im ÖV-Netz der Kernagglomeration stellenden Herausforderungen zu identifizieren und zu priorisieren. Eine langfristige Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration Bern ist für die ganze Region Bern-Mittelland von Bedeutung, da ein funktionierendes ÖV-Netz in der Kernagglomeration zentral für das Zusammenspiel der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der ganzen Region ist. Auch drängende Fragen wie die Feinerschliessung durch den ÖV im Raum Bern Süd-Köniz, die hohe Belastung der Umsteigeanlagen am Bahnhof Bern und der Innenstadt oder der Umgang mit geplanten Siedlungsentwicklungen mit gewichtigen Verkehrsvolumen erfordern eine Überprüfung des bestehenden Systems und der bisherigen Ausbaustrategie.

Um die Weiterentwicklung des ÖV in der Agglomeration sicherzustellen, benötigt es ein längerfristiges Zielbild und daraus abgeleitet eine Netzstrategie ÖV. Die Netzstrategie zeigt auf, wie das Netz in der Kernagglomeration Bern langfristig weiterentwickelt werden soll, um die aus den Siedlungs- und Verkehrswachstumszielen der Region resultierende ÖV-Nachfrage abzudecken. Die Strategie konzentriert sich dabei auf das Tram- und Hauptbusliniennetz. Sie dient als planerische Leitplanke für die schrittweise, aufwärtskompatible Weiterentwicklung des Tram- und Hauptbusnetzes. Sie klärt nicht die Machbarkeit und Zweckmässigkeit, sondern dient allein als Grundlage für entsprechende Abklärungen/Studien.

Die Basis bilden die Siedlungs- und Verkehrsnachfrageprognosen 2040 gemäss dem aktualisierten GVM. Einerseits visualisiert sie die räumliche Verteilung der Strukturentwicklungen im Untersuchungsgebiet, was der Plausibilisierung der Nachfrageprognosen in einzelnen Korridoren dient. Andererseits werden die Wunschlinien (Gesamtverkehr) und (abgeleitet) Verkehrspotenziale für den öffentlichen Verkehr analysiert. Die Analyse zeigt, dass die Grundstruktur der Verkehrsströme im ÖV in der Kernagglomeration Bern auch 2040 unverändert bleiben wird: Das Gebiet Bahnhof/Altstadt Bern wird weiterhin das höchste Fahrgastaufkommen aufweisen. Entsprechend bleibt die radiale, auf den Bahnhof Bern ausgerichtete Netzstruktur das dominierende Merkmal des zukünftigen Tram- und Hauptbusnetzes. Tangentiale Verbindungen gewinnen aber aufgrund des generellen Verkehrswachstums an Bedeutung. Das erwartete ÖV-Wachstum führt zu Belastungszunahmen auf den Hauptkorridoren.

Zahlreiche auf den Bahnhof zulaufende Linien, die bereits heute hoch ausgelastet sind, werden ihre Kapazitätsgrenzen teilweise massiv überschreiten. Dies gilt insbesondere in der Innenstadt und auf den innenstadtnahen Abschnitten. Für die Verbindungen ins Zentrum sind deshalb grössere Kapazitäten bereitzustellen, je nach Linie bieten sich dazu Taktverdichtungen oder grössere Transportgefässe in Form von Doppelgelenkbussen oder Trams an. Ziel ist es dabei, möglichst viele Radiallinien zu Durchmesserlinien zu verbinden. Dies erhöht den Kundennutzen, ist betrieblich vorteilhaft und stadtverträglicher gegenüber einer Situation mit wendenden Trams und Bussen im Bahnhofumfeld. Zur weiteren Entlastung des Zentrums sind auch die Tangentiallinien nachfragegerecht auszubauen und die S-Bahnhöfe durch bessere Anbindungen an das Tram- und Hauptbusnetz zu stärken.

Die Achse Hirschengraben–Zytglogge, über die heute alle Tramlinien verkehren, wird mit der Inbetriebnahme des Trams Ostermundigen ihre Kapazitätsgrenze erreichen. Gleichzeitig braucht es weitere Tramlinien, um die ÖV-Nachfrage 2040 decken zu können. Die wichtigste Massnahme der Netzstrategie ÖV ist deshalb die zweite Tramachse beim Bahnhof Bern. Sie ist Voraussetzung dafür, dass zusätzliche Buslinien auf Tram umgestellt werden können. Die Umstellung weiterer Buslinien auf Tram ist nicht nur aus Kapazitätsgründen anzustreben, sondern auch aus Gründen der Stadtverträglichkeit. Weil Trams die gleiche Anzahl Fahrgäste mit weniger Fahrzeugen transportieren können, kann so insbesondere beim Bahnhof Bern die Zahl der ÖV-Bewegungen spürbar reduziert werden.

Die Netzstrategie ÖV entwirft ein **Zielbild zum Tram- und Hauptbuslinien-netz 2040** (vgl. die beiden folgenden Abbildungen). Dieses sieht zwei neue Tramlinien nach Wankdorf vor – ein Tram Wyler und eine Verlängerung der Linie 7 ab Ostring nach Wankdorf als östliche Tram-Tangente. Die bestehende Tramlinie 9 nach Wankdorf soll künftig über die Papiermühlestrasse geführt werden, und das Breitenrain-Quartier wird neu durch ein eigenes Tram bedient. Auch die Länggasse soll künftig über ein Tram erschlossen werden. Von Neufeld via Bahnhof und Insel zum Europaplatz ist eine Doppelgelenkbuslinie vorgesehen, ebenso von Blinzern via Bahnhof zum Zentrum Paul Klee. Als südliche Tangente verkehrt ein Gelenkbus vom Europaplatz via Monbijoubücke bis Saali.

Für die Korridore Bern Bahnhof–Insel und Bern Bahnhof–Köniz werden zwei Zielbilder unterschieden, da auf der strategischen Ebene noch offen bleibt, ob eine Erschliessung dieser Korridore durch eine Verlängerung des RBS in Richtung Süden zweckmässig ist. Ohne RBS-Verlängerung würde Köniz durch ein Tram erschlossen (Variante «mit Tram Köniz») und das Inselareal entweder über eine Kombination aus Tram und Doppelgelenkbus oder durch eine reine Doppelgelenkbus-Lösung. Bei der Variante «mit RBS-Verlängerung» würden sowohl Köniz als auch das Inselareal künftig in erster Linie über die Bahn erschlossen. Welche Variante weiterverfolgt werden soll, ist in vertiefenden Studien zu klären.

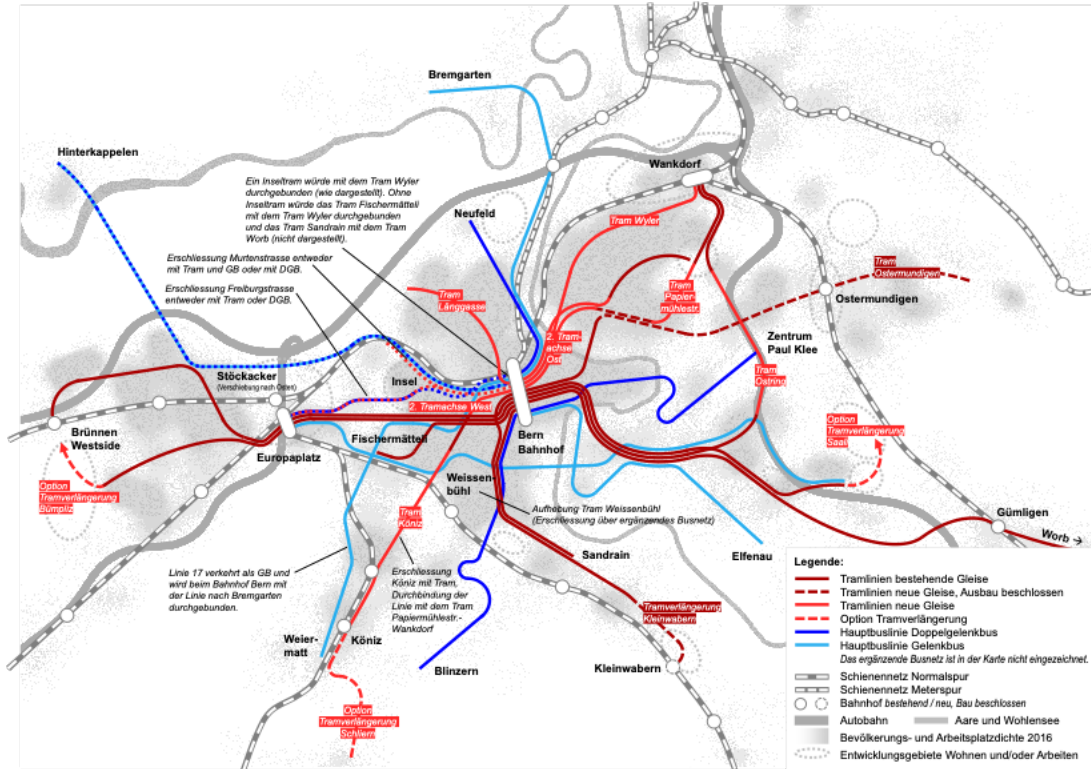


Abb. 64 Netzstrategie ÖV, Zielbild für das Jahr 2040, Variante «mit Tram Köniz».

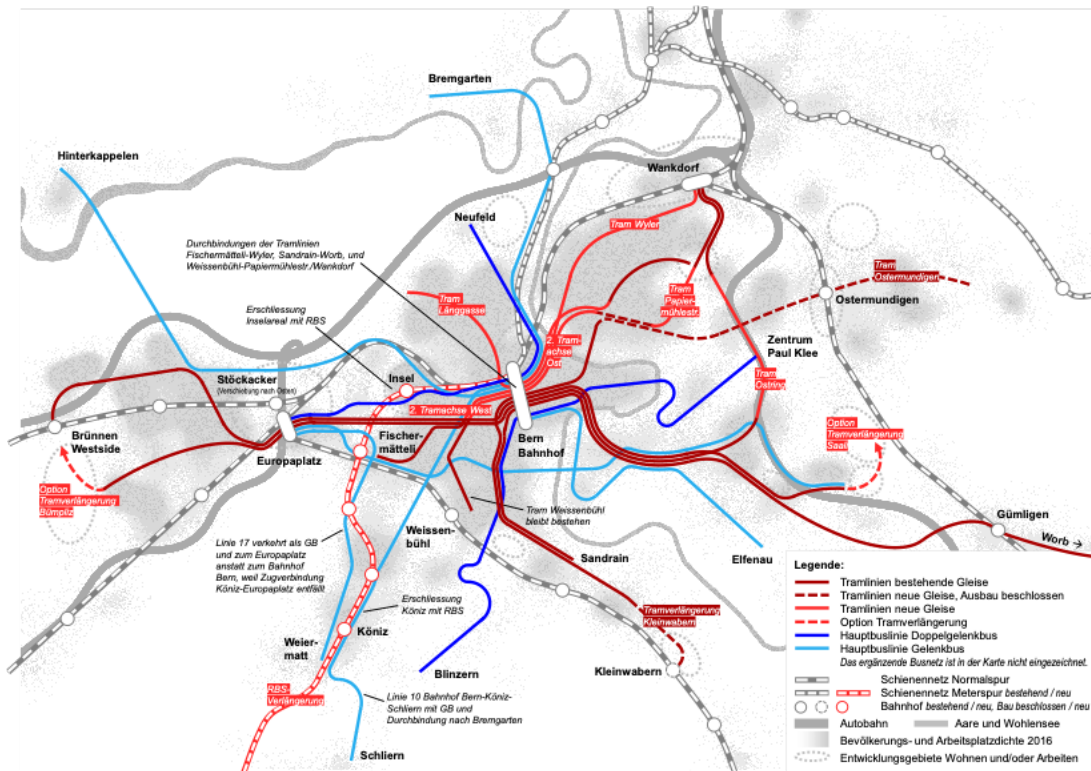


Abb. 65 Netzstrategie ÖV, Zielbild für das Jahr 2040, Variante «mit RBS-Verlängerung».

Das Bahnnetz stellt das Rückgrat der Mobilität in der Region Bern dar. Dies wird insbesondere durch einen dichten Takt der Fernverkehrs-, Regional- und S-Bahn-Linien erzielt:

- Fernverkehrslinie mit 30 Minuten-Takt
- 15-Minuten-Takt der S-Bahn im Agglomerationskern
- 30-Minuten-Takt der S-Bahn im ländlichen Raum

Die Strecke Bern–Thun ist durch den Fernverkehr, die S-Bahn sowie den Güterverkehr hoch belastet. Ein weiterer Ausbau des Angebots bedingt deshalb Infrastrukturerweiterungen. Es hat sich gezeigt, dass die Kapazitätsengpässe auf der Strecke Bern–Thun mit Entflechtungen im Bereich der Streckenverzweigungen Gümligen und Wankdorf vorerst behoben werden können. Die ursprünglich vorgesehene Realisierung des dritten Gleises Gümligen Süd–Münsingen wurde daher zugunsten der beiden Entflechtungen auf einen zukünftigen STEP-Ausbauschritt verschoben. Auch auf der Strecke durch das Gürbetal sind gezielte Kapazitätserweiterungen vorgesehen. Es gilt zu beachten, dass im Gürbetal sowohl der Landschaftsschutz als auch der Schutz vor Lärmimmissionen zentrale Anliegen sind. Der Gürbetalkorridor ist deshalb für die Führung der Güterzüge keine Alternative zum Aaretalkorridor. Bei einem weiteren Wachstum des Schienengüterverkehrs müssten deshalb weitere Ausbauten, wie beispielsweise die Realisierung des dritten Gleises zwischen Gümligen und Münsingen, vorgenommen werden.

#### City-Schiene Plus

In der Kernagglomeration erfolgt die Durchbindung aller S-Bahnen zwischen den Bahnhöfen Bern Europaplatz, Bern Bahnhof und Bern Wankdorf zu einer City-Schiene mit dichtem S-Bahn-Takt  $\leq 15$  Minuten. Dies erhöht die Erschliessungsqualität der Kernagglomeration und trägt zur Entlastung des Bahnhofs Bern bei.

Im Zuge einer Erweiterung zur City-Schiene Plus, ist eine Ergänzung nach Ostermundigen zu prüfen, um die Ost-West-Achse zu stärken. Die sukzessive Erweiterung, z. B. in Nord-Süd-Richtung, mit einer Einbindung der Äste Zollikofen–Bahnhof Bern und Köniz–Bern Bahnhof, stellen mögliche Optionen für eine Weiterentwicklung des Konzepts dar.

#### Elektrifizierung Buslinien

Im Sinne einer siedlungs- und umweltverträglichen Gestaltung des bestehenden Verkehrs soll die Elektrifizierung des strassengebundenen ÖV aktiv vorangetrieben werden. Damit soll insbesondere ein Beitrag zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen und damit zur Erreichung der Klimaziele geleistet werden. Je nach Ausgangslage, insbesondere der Höhe des Verkehrsaufkommens, steht eine Umstellung von Dieselnissen auf Tram-, auf Trolleybus- oder auf Batteriebusbetrieb im Vordergrund. Längerfristig könnten auch mit Wasserstoff betriebene Busse infrage kommen.

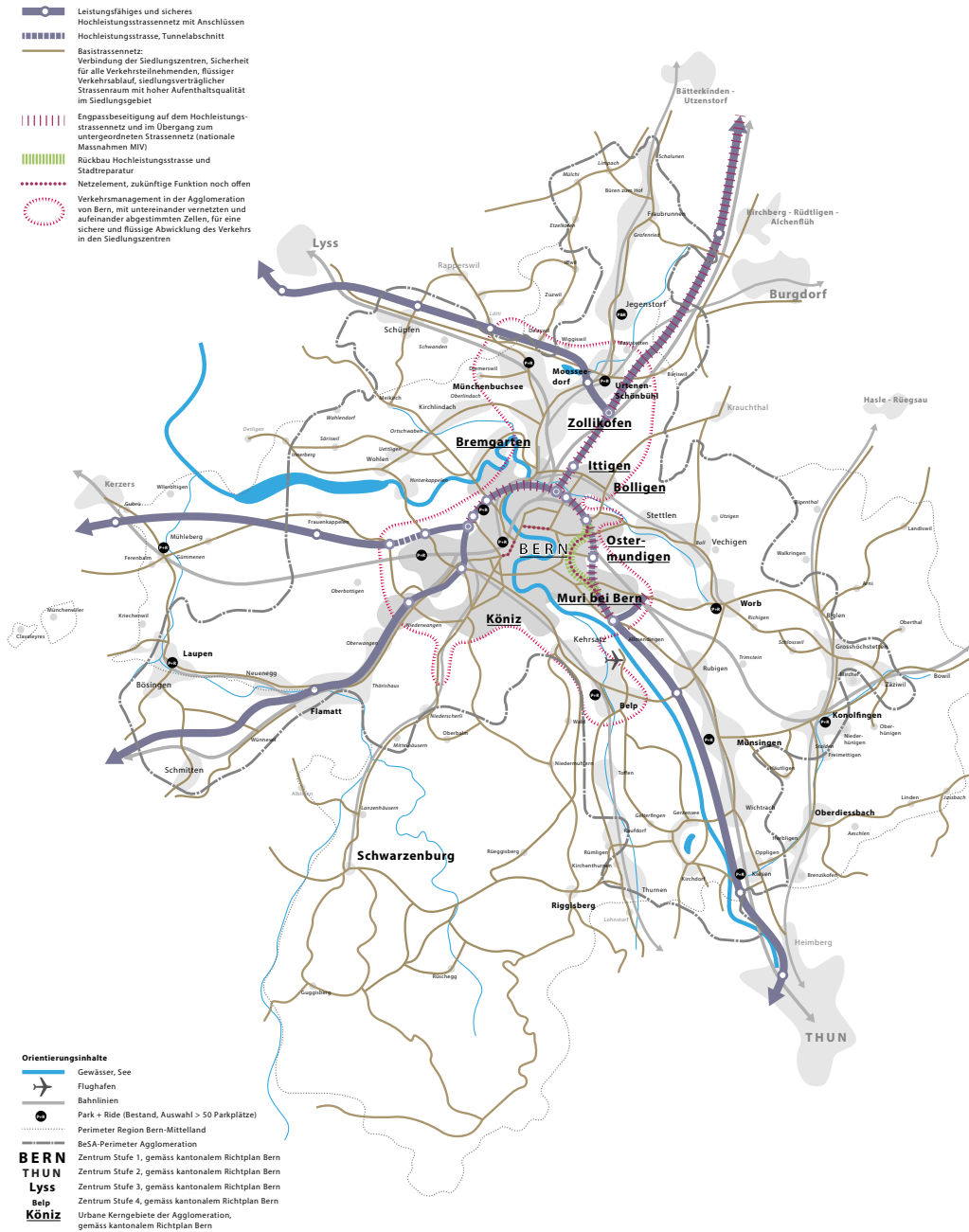
ÖV-System in der  
Agglomeration und  
im ländlichen Raum

Innerhalb der Kernagglomeration besteht ein dichtes urbanes ÖV-Angebot, welches nachfragegerecht einen dichten Grundtakt von  $\leq 10$  Minuten fährt und bei dem ein Grossteil der Tram- und Buslinien werktags in einem sehr dichten Takt von  $\leq 6$  Minuten unterwegs ist (v. a. zur Hauptverkehrszeit).

Das ÖV-System in der Agglomeration besteht aus einem Busnetz mit einem durchgehend dichten Takt von  $\leq 30$  Minuten. Darüberhinausgehende ÖV-Linien, die zur Grunderschliessung des ländlichen Raums beitragen, werden mit einem 60-Minuten-Takt geführt, wo teilweise Verdichtungskurse in der Hauptverkehrszeit das Angebot stärken.

### 6.3.4 Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr

Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
 Strategiekarte Motorisierter Individualverkehr, Bern-Mittelland 2040



Stand 24.3.2021

Abb. 66 Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr (Quelle: Van de Wetering, 2021)

Die Teilstrategie für den MIV konzentriert sich vor allem darauf, den Verkehr siedlungsverträglich zu gestalten und auf dem Basisnetz zu kanalisieren. Dabei hat die Optimierung der vorhandenen Infrastruktur und des Betriebsablaufs, wenn möglich Vorrang vor dem Ausbau. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist integraler Bestandteil jeder Planung.

Auch wenn die Gesamtstrategie eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zu nachhaltigen Mobilitätsformen ins Zentrum stellt, so bleiben dennoch der Strassenraum und das Strassennetz wichtige Bestandteile der regionalen Siedlungs- und Mobilitätsstrategie. Beim motorisierten Verkehr zeichnet sich ein Wandel weg von Benzin- und Dieselfahrzeugen hin zu Elektro-und/oder Wasserstofffahrzeugen ab. Diese neuen Antriebsformen sind umweltfreundlich, sofern die Erzeugung von Strom und Wasserstoff auf erneuerbaren Energiequellen beruht, und zudem sehr leise. Der motorisierte Verkehr kann dadurch umwelt- und siedlungsverträglicher abgewickelt werden.

Ein wichtiges Anliegen bleibt die Bewirtschaftung des Strassenraums mit dem Ziel, chronische Verkehrsüberlastungen zu verhindern. Dabei sind nicht nur die Bedürfnisse des MIV, sondern auch des strassengebundenen ÖV und des Veloverkehrs zu berücksichtigen, die beide oftmals die gleichen Strassen nutzen.

### Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Entlastung der Ortszentren und Quartiere durch eine konsequente Lenkung des Verkehrs auf das jeweils übergeordnete Netz.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weitere Sanierung von Strassenräumen</li> <li>– Umsetzung Verkehrsmanagement (div. Teilprojekte)</li> <li>– laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsverträgliche Strassenräume</li> <li>– Verstetigung des Verkehrsflusses und Optimierung Verkehrsführung; insbesondere an den Schnittstellen zu den übergeordneten Netzen</li> <li>– Kapazitätserweiterungen möglichst nur punktuell (z. B. an stark überlasteten Knoten)</li> </ul>
Siedlungsverträgliche Strassenräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verstärkte Beachtung der Lärmschutzproblematik in der Siedlungsentwicklung</li> <li>– Mitfinanzierung von Lärmschutzmassnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsverträgliche Strassenräume</li> <li>– Verstetigung des Verkehrsflusses und Optimierung Verkehrsführung</li> <li>– Studie zum Thema Siedlungsverdichtung und Verkehr</li> </ul>
Leistungsfähiges und sicheres Nationalstrassennetz	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umsetzung der übergeordneten Projekte (z.B. STEP-NS): BUGAW, PUN, Bypass Ost, 6-/8-Spurausbau zw. Wankdorf-Kirchberg, Erweiterung Wankdorf-Weyermannshaus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz (HLS) und funktionierende Schnittstellen zum untergeordneten Netz</li> </ul>
Leistungsfähiges Netz; siedlungsverträgliche Strassenräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Funktion und Bestandteile des Basisstrassennetzes sind von Gemeinden, Kanton und Region gemeinsam zu definieren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Überprüfung Basisstrassennetz (Studie)</li> </ul>

Tab. 58 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich motorisierter Individualverkehr.



Leistungsfähiges  
Hochleistungs-  
strassennetz (HLS)

Das Hochleistungsstrassennetz ist leistungsfähig und sicher, und der Verkehr wird im Übergang zum untergeordneten Basisnetz koordiniert. Die Autobahnen A1, A6 und A12 erfüllen weiterhin eine wichtige Erschließungsfunktion für die Region und sind ein Kernstück des Schweizer Nationalstrassennetzes. Hier treffen Ziel-, Quell- und Transitverkehr aufeinander. Mittels Engpassbeseitigungen auf der A1/A6 kann der Verkehr auf dem übergeordneten Netz gehalten und der Ausweichverkehr über Gemeinde- und Kantonsstrassen verhindert werden. Mit dem Projekt Bypass Bern Ost findet eine Umgestaltung der A6 zwischen Bern Schosshalde und Muri statt, indem dieser Abschnitt verlegt und zukünftig in einem Tunnel geführt wird. Die bisherige A6 wird zum Teil rückgebaut respektive auf eine Stadtstrasse reduziert.

Besondere Beachtung ist funktionierenden Schnittstellen zwischen dem Autobahnnetz und dem daran anschliessenden lokalen Hauptstrassennetz zu schenken. Die verkehrliche Funktionstüchtigkeit dieser Hotspots ist mit einem Bündel von Massnahmen sicherzustellen. Dazu gehören das Verkehrsmanagement, bei Bedarf gezielte Kapazitätsausbauten (vgl. Projekt BUGAW) und auch die Prüfung von P+R-Anlagen an den Schnittstellen zu den Autobahnen. Es ist zu klären, welchen Beitrag solche Anlagen zur Entlastung des Strassennetzes – insbesondere an den Autobahnknoten – leisten können und an welchen Standorten sie die grösste Wirkung entfalten würden.

Siedlungsverträgliche  
Strassenräume  
und Verstetigung des  
Verkehrsflusses

Eine siedlungsverträglichere Gestaltung von Strassenräumen trägt zu einer Verbesserung der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit bei und fördert die nachhaltigeren und effizienteren Verkehrsträger ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Der Durchgangsverkehr soll von den Wohnquartieren so weit wie möglich ferngehalten werden. Dafür wird weiterhin das erfolgreiche «Berner Modell» eingesetzt und mittels der Standards für Kantonsstrassen bei Bedarf vom Kanton gezielt weiterentwickelt.

In der Agglomeration Bern wird als weiteres Strategieelement ein weiträumiges und unter den Teilgebieten vernetztes Verkehrsmanagement eingeführt. Dieses trägt zu einem siedlungsverträglichen, sicheren Verkehrsablauf bei (siehe Kapitel 6.3.6).

Das Strassennetz ausserorts sichert gute Verbindungen zwischen den Gemeinden und Siedlungszentren. Der Verkehr fliesst flüssig und sicher für alle Verkehrsteilnehmenden.






Optimierung Ver-  
kehrsführung und  
punktuelle  
Kapazitätssteigerung

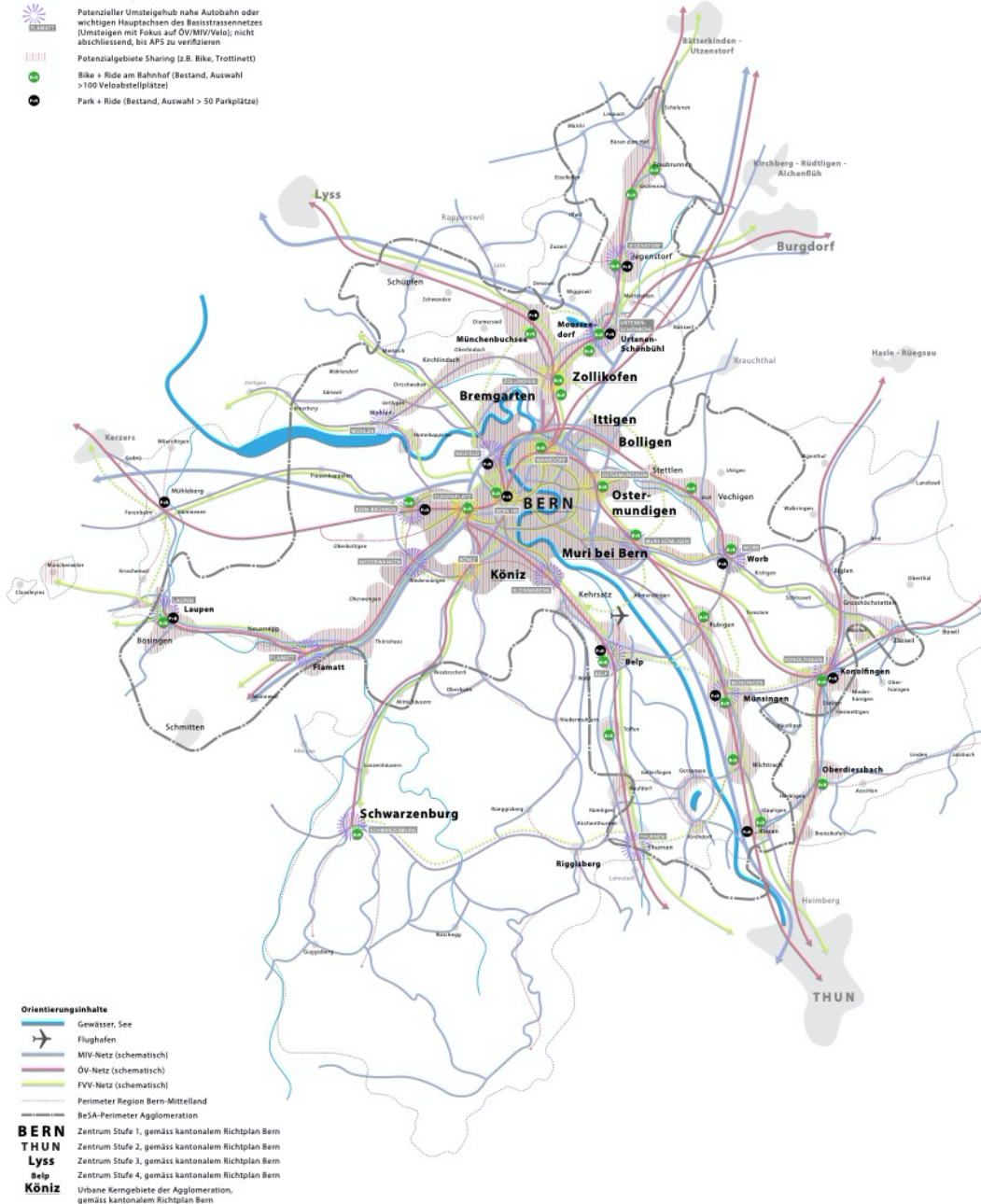
Um die Leistungsfähigkeit des regionalen Basisstrassennetzes gewährleisten zu können, bedarf es einer aktiven Bewirtschaftung von Strassenabschnitten und Optimierung von Verkehrsführungen, z. B. an hochbelasteten Knoten oder bei Strassenausbauten zur Entlastung von in der Nähe gelegenen siedlungsorientierten Strassen. Im Fokus steht ein flüssiger Verkehrsablauf, um beispielsweise Stau- und Wartezeiten in den Siedlungszentren abbauen zu können oder Optimierungen im Verkehrsablauf zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln erreichen zu können. Auf dem Kantonsstrassennetz gilt es, die festgelegten Verkehrsqualitäten gemäss Standards Kantonsstrasse einzuhalten.

Kapazitätssteigerungen werden nur dort geplant, wo z. B. eine Entlastung von hochbelasteten Ortsdurchfahrten unbedingt notwendig ist. Auf grosse Kapazitätssteigerungen ist möglichst zu verzichten; punktuelle Kapazitätssteigerungen, z. B. an Knoten, sind möglich, wenn dadurch beispielsweise Verkehrsabläufe für den öffentlichen Verkehr erzielt werden können. Der umweltschonende und flächeneffiziente Umgang mit dem Boden sowie eine Optimierung des bestehenden Systems haben stets Vorrang vor dem Ausbau.

### 6.3.5 Teilstrategie Kombinierte Mobilität

**Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
 Strategiekarte Kombinierte Mobilität, Bern-Mittelland 2040**

-  Potenzielles Mobilitätzentrum als multimodale Drehscheibe im Agglomerationskern (Umsteigen mit Fokus auf ÖV/Velo/Fuss/Sharing, Service); nicht abschliessend, bis APS zu verifizieren
-  Potenzieller Umsteigeort nahe Autobahn oder wichtigen Hauptachsen des Basisstrassennetzes (Umsteigen mit Fokus auf ÖV/MIV/Velo); nicht abschliessend, bis APS zu verifizieren
-  Potenzialgebiete Sharing (z.B. Bike, Trottinett)
-  Bike + Ride am Bahnhof (Bestand, Auswahl >100 Veloabstellplätze)
-  Park + Ride (Bestand, Auswahl > 50 Parkplätze)



- Orientierungsinhalte**
-  Gewässer, See
  -  Flughafen
  -  MIV-Netz (schematisch)
  -  ÖV-Netz (schematisch)
  -  FVV-Netz (schematisch)
  -  Perimeter Region Bern-Mittelland
  -  BeSA-Perimeter Agglomeration
- BERN** Zentrum Stufe 1, gemäss kantonalem Richtplan Bern  
**THUN** Zentrum Stufe 2, gemäss kantonalem Richtplan Bern  
**Lyss** Zentrum Stufe 3, gemäss kantonalem Richtplan Bern  
**Belp** Zentrum Stufe 4, gemäss kantonalem Richtplan Bern  
**Köniz** Urbane Kerngebiete der Agglomeration, gemäss kantonalem Richtplan Bern

  
 Stand 24.3.2021

Abb. 67 Teilstrategie Kombinierte Mobilität (Quelle: Van de Wetering, 2021).

Der frühzeitige Wechsel von MIV auf siedlungsverträgliche Verkehrsmittel sowie die Attraktivierung und Optimierung von Wegketten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln sind Ziele der Teilstrategie Kombinierte Mobilität.

### Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Förderung multimodale Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bessere Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie Entwicklung von multimodalen Drehscheiben</li> <li>– Alternative Mobilitätsoptionen prüfen (ÖV, PMDs, Sharing etc.)</li> <li>– Weiterentwicklung ÖV-Netz und -Angebot</li> <li>– Noch fehlende Lücken bei der Anbindung der S-Bahnhöfe an den ÖV-Feinverteiler schliessen</li> <li>– Zur Entlastung der Schnittstellen zwischen Autobahnen und übrigen Strassennetzen sind auch neue P+R-Anlagen direkt im Anschluss an Autobahnknoten vertieft zu prüfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Förderung Multimodalität: Verkehrsdrehscheiben, B+R / P+R</li> <li>– B+R/P+R</li> <li>– siehe auch: Öffentlicher Verkehr</li> <li>– Fern- und Reisebusterminal an geeigneten Standorten</li> </ul>
Förderung multimodale Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fortführung nachfrageorientierter Ausbau der Veloparkierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Velostationen</li> <li>– Bikesharing</li> <li>– B+R/P+R</li> </ul>
Förderung multimodale Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Reduktion MIV-Anteil bei Freizeit-Hotspots: Gesamtstrategie und individuelle Strategien</li> </ul>	siehe Teilstrategie Landschaft

Tab. 59 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Kombinierte Mobilität.

Verkehrsdrehscheiben Die kombinierte Mobilität kann durch die Bildung von multimodalen Drehscheiben verstärkt gefördert werden. Grundsätzlich ist jeder Standort, an welchem Reisende das Verkehrsmittel wechseln, eine sogenannte multimodale Drehscheibe. Je nach Verkehrsmittelangebot, verfügbarem Platz und Lage im Verkehrsnetz variiert jedoch die Bedeutung und Ausstattung dieser multimodalen Drehscheiben. Der Wechsel zwischen Velo und ÖV (B+R) respektive MIV und ÖV (P+R) hat sich als ein wichtiger Bestandteil multimodaler Drehscheiben bereits etabliert.

An strategisch wichtigen Orten in der Region wird der Wechsel zwischen den öffentlichen/gebündelten und privaten/individuellen Verkehrsmitteln jedoch weiterentwickelt. Um den Wechsel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten zu vereinfachen, ist deren infrastrukturelle Verknüpfung weiter zu verbessern. Auf der nicht-infrastrukturellen Ebene ist die Vermarktung und regionale Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Leistungs- und Angebotsträgern sowie den Gemeinden zu stärken.

Ziel ist ein regionales Gesamtsystem von multimodalen Drehscheiben, das nicht von einzelnen und in sich isoliert geplanten Standorten ausgeht, sondern auf zusammenhängenden und aufeinander abgestimmten

Systemelementen basiert. Die ÖV-Haltestellen sollen so zu multimodalen Drehscheiben einer facettenreichen kombinierten Mobilität ausgebaut werden. In Abhängigkeit zu den für die Region strategischen Zielen für die einzelnen Standorte/Systemelemente können die Drehscheiben u. a. folgende Elemente aufweisen:

Mobilitätszentrum  
und Umsteigehub

Die Mobilitätszentren befinden sich im Agglomerationskern und nehmen sowohl regional als auch überregional eine bedeutende Position als multimodale Drehscheibe ein:

- Informations-, Verkaufs- und Servicestandorte (z. B. Verkaufsstellen ÖV-Tickets, Taxi-Standort, Velostation, E-Ladestationen, Einkaufsmöglichkeit)
- Übergang zwischen Regional-/Fernverkehr und dem städtischen ÖV-, Fuss- und Velonetz
- Wechsel zwischen den städtischen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Tram, S-Bahn) und weiteren stadtverträglichen Mobilitätsangeboten (Veloverleihsystem, Carsharing, Bikesharing)

Die Umsteigehubs befinden sich bevorzugt am Rand der Kernagglomeration und sollen so früh wie möglich einen Wechsel des Verkehrsmittels ermöglichen:

- Informations-, Verkaufs- und Servicestandorte (z. B. Verkaufsstellen ÖV-Tickets, Taxi-Standort, Velostation, E-Ladestationen, kleine Einkaufsmöglichkeit)
- Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (je nach Standort: MIV, Bahn, Bus, Velo) und weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Veloverleihsystem, Carsharing)
- Bündelung von individuellen Verkehrsströmen, z. B. Fahrgemeinschaften
- Prioritär dort, wo markante Veränderungen im Verkehrsnetz stattfinden (z. B. am Rand der Verkehrsmanagement-Korridore, Übergang 15'- zu 30'-Takt S-Bahn, Übergang vom Nationalstrassennetz zum untergeordneten Netz)

Mobilitätszentren und Umsteigehubs sind insbesondere dort von Bedeutung, wo sich die Interessen der einzelnen Verkehrsteilnehmenden überlagern und die Standorte Ziel, Quelle, Durchfahrts- oder Umsteigeort des individuellen Wegs sein können. Hierzu zählen die Umstrukturierungs- und Verdichtungsräume und die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, welche sehr gute Anbindungen an die verschiedenen Verkehrsnetze aufweisen. Die Kategorien sowie auch die Standorte der Verkehrsdrehscheiben sind nicht abschliessend und jede Haltestelle hat eine eigene Ausgangslage und Möglichkeiten zur Förderung der kombinierten Mobilität. Die RKBM führt dazu ein Projekt mit allen betroffenen Partnern durch, um diese multimodalen Verkehrsdrehscheiben als Teil des regionalen Gesamtverkehrssystems, welches auch auf die Raumplanung abgestimmt ist, an den richtigen Orten zu dimensionieren.

Bike and Ride (B+R) und Park and Ride (P+R)

Mit Park+Ride-Anlagen (P+R) und Bike+Ride-Anlagen (B+R) sollen gute Transportketten im Übergang vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr an den Bahnhöfen angeboten werden. Potenziell kann an jeder Haltestelle des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern ein Angebot an B+R- und P+R-Anlagen realisiert werden, wenn ein entsprechendes Nachfragepotenzial besteht.

Der Ausbau von Standorten, an welchen die Nachfrage das Angebot an vorhandenen B+R- und P+R-Plätzen übersteigt, stellt ein wichtiges Gesamtstrategieelement dar, um eine frühzeitige Verlagerung vom MIV auf den ÖV zu ermöglichen sowie die Verknüpfung zwischen Veloverkehr und ÖV zu fördern.

An B+R- und P+R-Standorten soll zudem das Angebot an E-Ladestationen ausgebaut und damit die Attraktivität der E-Mobilität erhöht werden.

Fern- und Reisebus-terminal

Der Fern- und Reisebusterminal beim Autobahnanschluss Neufeld soll ausgebaut werden. Neben zusätzlichen Carparkplätzen (acht Haltekanten und sechs Abstellplätze) soll ein Carterminalgebäude inkl. Aufenthaltsraum und WC-Anlagen realisiert werden. Dadurch sollen das lokale Strassennetz und insbesondere die Innenstadt spürbar vom Carverkehr entlastet werden.

Velodrehscheiben

Im Veloverkehrsnetz sollen Orte, an welchen sich wichtige regionale Veloverkehrsverbindungen kreuzen (Velohaupttrouten und/oder Tangentialverbindungen) oder an denen der Übergang vom Velohaupttroutennetz zum lokalen Netz stattfindet, als «Velodrehscheiben» gefördert werden. Um diese Knotenpunkte zu stärken und schneller erfassbar zu machen, braucht es vor allem eine sehr gute Veloinfrastruktur und Signaletik für einen sicheren und hindernisfreien Übergang zwischen den Routen und Netzen. Dazu gehört auch eine gezielte Weiterentwicklung solcher Orte zu Informations- und Servicestandorten (z. B. Luftpumpen, Hinweise zu Veloservice/Werkstatt/E-Ladestationen, velofreundliche Übernachtungsmöglichkeiten).

Bikesharing

Das Bikesharing-Angebot ist im Sinne einer vernetzten und multimodalen Mobilität auszubauen. In der Kernagglomeration ist das bestehende Veloverleihsystem sukzessiv auf die umliegenden Gemeinden auszuweiten sowie die Stationsdichte zu erhöhen. Bei unterschiedlichen Systemen/Anbietern ist auf die Kompatibilität der Systeme zu achten, so dass möglichst keine Hürden für die Benutzenden entstehen, durch z. B. unterschiedliche Preise oder variierende Ausleih-Modalitäten.

Das Potenzial für ein Bikesharing-System besteht grundsätzlich in allen Zentren und urbanen, dichten Siedlungsgebieten (z. B. Münsingen). Je weiter entfernt von der Kernagglomeration, desto verstärkter ist bei der Planung das gemeindeübergreifende Gesamtpotenzial eines Sektors oder Korridors zu berücksichtigen (z. B. Sektor Nord Moosseedorf/Münchenbuchsee/Urtenen-Schönbühl).

### 6.3.6 Teilstrategie Nachfrageorientierte Mobilität

#### Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Siedlungsverträgliches Strassen- netz und flüssiger Verkehrsablauf	– Inbetriebnahme Verkehrsma- nagement Region Bern	– Verkehrsmanagement
Siedlungsverträgliches Strassen- netz und flüssiger Verkehrsablauf	– Frühestmöglichen Umstieg vom MIV auf alternative Verkehrs- mittel fördern	– Mobilitätsmanagement
Siedlungsverträgliches Strassen- netz und flüssiger Verkehrsablauf	– Entwicklung von regionalen Strategien zur Bündelung/ Lenkung von Warenströmen	– City-Logistik
Keine spezifische Aussage im Zu- kunftsbild zum Güter-/Wirtschafts- verkehr; die Wirtschaftskraft der Region Bern ist jedoch zu stärken und der Wirtschaftsverkehr opti- mal zu organisieren	– Verträglichkeit im Siedlungs- raum erhöhen	

Tab. 60 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Nachfrageorientierte Mobilität.

Verortung: Das Strategieelement Verkehrsmanagement der nachfrageorientierten Mobilität ist Bestandteil der Teilstrategiekarte MIV. Das Mobilitätsmanagement wird nicht verortet. Auf eine separate Teilstrategiekarte Kombinierte Mobilität wird verzichtet.

Verkehrs-  
management

Um den in der Teilstrategie MIV festgesetzten «siedlungsverträglichen Strassenraum» im Innerortsbereich realisieren zu können (vgl. Kapitel 6.3.4), bedarf es in der Agglomeration eines aktiven, übergeordneten Verkehrsmanagements. Zentrale Elemente sind die Kanalisierung des MIV auf dem Hochleistungsstrassen- und Basisnetz sowie die gezielte Optimierung dieses Netzes.

Der Durchgangsverkehr soll von den Wohnquartieren so weit wie möglich ferngehalten werden. Deshalb soll der motorisierte Individualverkehr punktuell am Agglomerationsgürtel dosiert werden, um trotz knapper Kapazitäten den Verkehrsfluss zu erhalten und den ÖV und Fuss- und Veloverkehr nicht zu behindern.

Mobilitäts-  
management

Von wachsender Bedeutung sind Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements, um das Verkehrsaufkommen zu steuern. Dabei sind sowohl Anreize (Pull-Massnahmen, z. B. Verdichtung nach innen, Veloförderung) als auch Einschränkungen (Push-Massnahmen, z. B. Parkplatzbewirtschaftung, Parkraummanagement) in Betracht zu ziehen, die Einflüsse auf die Verkehrsmittelwahl oder zeitliche Verschiebungen auf verkehrsrärmere Zeiten haben können. Auch die Unterstützung von Mobilitätsmanagement in Betrieben steht im Fokus.

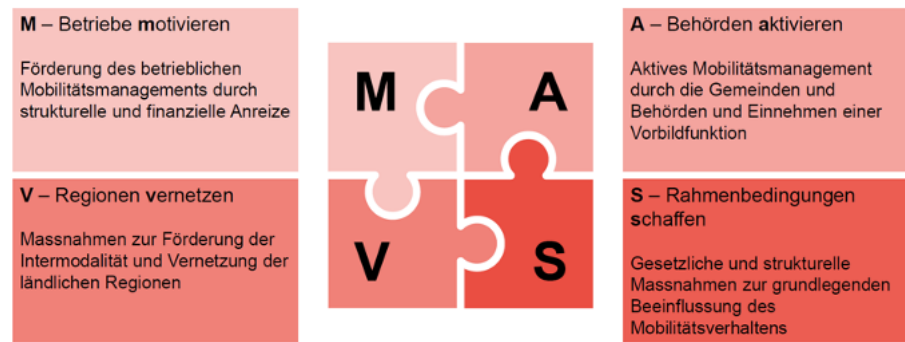


Abb. 68 Handlungsfelder Mobilitätsmanagement aus Studie zhaw mit RKBM.

Im Rahmen des RGSK 2021 setzt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland den Fokus auf die Lancierung eines regionalen Mobilitätsmanagements. Hierfür wurde in Zusammenarbeit mit der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (zhaw) im 2019 ein umfangreiches Grundlagenpapier erarbeitet, welches ein breites Spektrum an Handlungsfeldern sowie möglichen Lösungsansätzen und Massnahmen für Gemeinden aufzeigt.

Aufbauend auf dem Grundlagenpapier erarbeitet die Region gemeinsam mit den Gemeinden ein regionales Mobilitätsmanagement-Konzept, in dem die prioritären Handlungsansätze festgehalten und Massnahmen für eine erste Umsetzungsphase formuliert werden sollen.

#### City-Logistik

Mit der City-Logistik sollen Lieferfahrten auf der letzten Meile so weit wie möglich gebündelt werden. Damit soll die Anzahl Fahrten bzw. der gefahrenen Strecken reduziert werden. Damit kann ein Beitrag zur Reduktion der Lärmbelastung und zu mehr Sicherheit geleistet werden. Ein gutes Beispiel ist hier die Kehrrichtentsorgung durch die Gemeinde.

Weiter soll – insbesondere in der dichtbesiedelten Kernagglomeration – der Gütertransport so nachhaltig wie möglich erfolgen, indem Transporte von kleineren Gütern beispielsweise mit e-Cargo-Velos erfolgt. Damit kann ein Beitrag zur Reduktion der Umwelt-/Klimabelastung geleistet werden.

Um die betrieblichen und räumlichen Möglichkeiten bzw. Auswirkungen einer ausgebauten City-Logistik in der Stadt Bern und den angrenzenden Gebieten abschätzen zu können, soll in einer Studie insbesondere die Lage und die Dimensionierung möglicher Umladepunkte (Hubs) entwickelt werden. Auf der Grundlage dieser Studie – und unter Berücksichtigung weiterer Grundlagenstudien – werden konkrete Hub-Projekte entwickelt.



### 6.3.7 Regionale Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland

Die Teilstrategien Verkehr und Mobilität präzisieren die von der Region Bern-Mittelland formulierte 4V-Strategie, welche im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2040 erarbeitet wurde. Die bisherigen Strategien im Verkehr unterstützen vor allem die Ansätze von «Verkehr verlagern» und «Verkehr verträglich gestalten». Der Ansatz «Verkehr vernetzen» wird neu über die einzelnen Elemente der Teilstrategien des öffentlichen Verkehrs, der kombinierten Mobilität sowie des Fuss- und Veloverkehrs präzisiert. Um «Verkehr vermeiden» zu können, bedarf es u. a. eines verstärkten Mobilitätsmanagements mit einer Förderung von alternativen Arbeitsmodellen (Home-Office, Co-Working-Spaces etc.) oder auch neuer Wege bei der Bündelung von Güterverkehrswaren (City-Logistik).

Teilstrategien	4V-Strategie Region Bern-Mittelland			
	Verkehr vernetzen	Verkehr verlagern	Verkehr verträglich gestalten	Verkehr vermeiden
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>				
Leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz (HLS)			(X <sup>1</sup> )	
Basisnetz: Siedlungsverträgliche Strassenräume			X	
Punktuell: Kapazitätssteigerung und Optimierung Verkehrsführung			X	
<b>Öffentlicher Verkehr</b>				
Dichter Takt bei S-Bahn und Fernverkehr		X		
City-Schiene + Erweiterung		X		
ÖV-System in der Agglomeration und im ländlichen Raum		X		
Weiterentwicklung ÖV-Netz	X	X		
<b>Fuss- und Veloverkehr</b>				
Sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz	X	X	X	
Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen	X	X		
<b>Kombinierte Mobilität</b>				
Förderung Multimodalität: Verkehrsdrehscheiben	X	X		
Bikesharing		X		
B+R/P+R	X	X		
<b>Nachfrageorientierte Mobilität</b>				
Verkehrsmanagement			X	
Mobilitätsmanagement	X	X	X	X
City-Logistik				X
<b>Siedlung</b>				
Lenkung der Siedlungsentwicklung				X
Siedlungsentwicklung nach innen		X		X

(X<sup>1</sup>) Im Sinne von: Kanalisierung des Verkehrs auf dem HLS und Vermeidung von Ausweichverkehr auf das untergeordnete Netz.

Tab. 61 Verknüpfung der Teilstrategien Verkehr mit der 4V-Strategie Region Bern-Mittelland.

## 6.4 Fokusräume

Das revidierte Raumplanungsgesetz und der damit verbundene Paradigmenwechsel zur Siedlungsentwicklung nach innen erfordern eine integrierte Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft. Der in den vorherigen Kapiteln hergeleitete Handlungsbedarf und die dazu formulierten Strategien manifestieren sich im Agglomerationsraum vor allem in den Fokusräumen. In diesen Räumen soll in den nächsten Jahren und Jahrzehnten eine umfassende, integrierte Entwicklung angestossen werden. Zudem sind die übergeordneten Infrastrukturmassnahmen von Bund und Kanton wichtige Investitionen in eine nachhaltige Raumentwicklung der Region Bern, welche es abgestimmt auf weitere Massnahmen im Agglomerationsprogramm in Wert zu setzen gilt. Die Fokusräume sind somit als räumliche «Lupen» zu verstehen, in welchen insbesondere eine Umstrukturierung und Nutzungsverdichtung von mehrheitlich grösseren Arealen und die Koordination mit den nationalen und kantonalen Verkehrsmassnahmen im Vordergrund stehen. Dies sind:

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| Bern Bahnhof               | Mit Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) erfolgt eine Aufwertung des multimodalen Mobilitätszentrums im Zentrum von Bern. Damit verknüpft sind diverse Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in den angrenzenden Quartieren bzw. Stadtteilen, die über die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Bern erschlossen sind. Die Zugänge bzw. Verbindungen in die Quartiere (Universitätsquartier, Kompetenzzentrum Gesundheit Insel, Wohnschwerpunkt Vierer- und Mittelfeld etc.) sind weiter zu verbessern und siedlungsverträglich zu gestalten.   |
| Bern Insel                 | Der Raum Insel stellt das Kompetenzzentrum Gesundheit dar. Die Nähe zum Mobilitätszentrum Bahnhof Bern verleiht dem Standort eine ausserordentliche Standortgunst, welche durch die Entwicklungsmöglichkeiten im Areal und in den angrenzenden Räumen charakterisiert ist. Die nahe gelegenen Wohnstandorte (Warmbächliweg, Meinenareal etc.) steigern die Attraktivität. Das Inselareal soll im kantonalen Richtplan als verkehr-intensive Einrichtung aufgenommen werden. Die Verkehrsknoten im Umfeld des Inselareals werden im Sinne der Siedlungsverträglichkeit verbessert. Zudem sind Kapazitätssteigerungen beim ÖV mittelfristig zu erreichen. |
| Bern Länggasse/<br>Neufeld | Der Wohnstandort Bern wird mit der Entwicklung der Wohnschwerpunkte Vierer- und Mittelfeld deutlich gestärkt und profitiert von der Attraktivität des Bahnhofs Bern. Als Bildungsstandort – Universitätsquartier – ist der Raum Länggasse/Neufeld ein zentraler innerstädtischer Umstrukturierungsraum. Herausforderungen liegen bei den quartierübergreifenden Verbindungsmassnahmen für Velofahrer/innen und Fussgänger/innen bzw. in der Anbindung an den Bahnhof Bern sowie der siedlungsverträglichen Ausgestaltung der Strassenräume.   |

Bern Wankdorf	<p>Der Raum Wankdorf ist räumlich von mehreren grösseren Umstrukturierungsgebieten geprägt, die auch vom Ausbau der nationalen Verkehrsinfrastrukturen profitieren. Die Weiterentwicklung des Mobilitätszentrums Wankdorf ist somit für die umliegenden Siedlungsentwicklungen wichtig, wie auch für die angrenzenden Fokusräume Ostermundigen Zollikofen/Moosseedorf/Urtenen-Schönbühl und Worblental. Der im Zentrum liegende Verkehrsknoten Wankdorf ist der Erschliessungspunkt für mehrere angrenzende Entwicklungsräume (Ostermundigen, Worblental, Ittigen-Zollikofen). Eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung mit entsprechenden Velo- und Fussgängermaßnahmen verbessern die heutige Situation.</p>
Ostermundigen	<p>Ostermundigen liegt im unmittelbaren Einflussbereich der verschiedenen Infrastrukturausbauten im Raum Wankdorf. Insbesondere der Verkehrsknoten Wankdorf ist für die Erreichbarkeit des aufstrebenden Zentrums von Ostermundigen (Umstrukturierungsgebiet Bahnhof) wichtig. Die Entwicklung des Bahnhofs Ostermundigen zur Mobilitätszentrale steigert die Attraktivität der umliegenden Umstrukturierungsgebiete.</p>
Bern Ost/Muri	<p>Mit dem Bypass Ost ergeben sich neue Potenziale in der Aufwertung der bestehenden Siedlungen, insbesondere bei der Stadtreparatur im Osten von Bern. Taktverdichtungen in der Hauptverkehrszeit verbessern die Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete in Muri und Gümligen (Bahnhof Gümligen, Umstrukturierungsgebiete Lischenmoos, Siloah).</p>
Zollikofen/Moosseedorf/Schönbühl	<p>Der Korridor zwischen Zollikofen und Urtenen-Schönbühl erhält eine Aufwertung infolge verschiedener nationaler Massnahmen betreffend die Autobahn A1, insbesondere mit dem Halbanschluss, was zu einer besseren Erreichbarkeit des Raums führt. Zudem werden die Entwicklungsgebiete in Zollikofen von einem Angebotsausbau beim RBS profitieren.</p>
Worblental	<p>Das Worblental wird vor allem über den Verkehrsknoten Wankdorf erschlossen. Die perlenartig aufgereihten Entwicklungsräume (Schwerpunkte sowie Vorranggebiete Wohnen) in Ittigen, Bolligen, Vechigen und Worb sowie das Umstrukturierungsgebiet in Deisswil/Stettlen profitieren zudem von einem Angebotsausbau bei der S-Bahn in den Hauptverkehrszeiten.</p>
Bern Ausserholligen	<p>Der Raum Ausserholligen mit den Umstrukturierungsgebieten im Weyermannshaus bzw. in Ausserholligen sowie den nahegelegenen Wohnschwerpunkten in Bümpliz und Holligen wird mit Infrastrukturausbauten insbesondere beim Velo und Fussverkehr in seiner Erreichbarkeit verbessert. Die Fahrplanstabilität für die S-Bahn-Linien im Westen von Bern wird mit dem Entflechtungsbauwerk Holligen gestärkt. Wie im Osten von Bern entsteht am Europaplatz ein Mobilitätszentrum.</p>

Köniz Niederwangen	Gegen Westen, in der Fortsetzung zum Fokusraum Bern Ausserholligen, entwickelt sich Niederwangen als einer der letzten grösseren Arbeitsschwerpunkte nahe der Kernstadt Bern. Die Aufwertung der Siedlungsgebiete von Oberwangen bis Thörishaus soll im Sinne der siedlungsverträglichen Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur mit Überdeckungen der nationalen Verkehrssachse erreicht werden.
Bern Brünen	Mit dem neuen Wendegleis in Brünen wird die Achse ab dem Raum Ausserholligen über die S-Bahn-Stationen Bern Bümpliz-Nord und Bern Brünen in Bezug auf die Fahrplanstabilität und Fahrplandichte weiter verbessert. Die verschiedenen Umstrukturierungsgebiete im Westen von Bern entlang der Achse profitieren davon.
Bern/Köniz Morillon	Der Raum Morillon ist charakterisiert durch die Entwicklungsachse entlang der Seftigenstrasse, welche mit Massnahmen siedlungsverträglicher gestaltet werden soll, bzw. durch die S-Bahn-Linie Bern–Belp–Thun. Darauf liegen die beiden Schwerpunkte Morillongut und Zieglerspital. Die Entwicklungsachse erstreckt sich weiter Richtung Wabern bis Kehrsatz mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle in Kleinwabern.
Köniz Wabern/ Kehrsatz	In der Verlängerung des Raums Bern/Köniz Morillon reihen sich die Entwicklungsgebiete (Wohnschwerpunkte bzw. Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen) in Kleinwabern und Kehrsatz aneinander. Kleinwabern mit Tramwendeschlaufe und neuer S-Bahn-Station wird zu einem Umsteigehub.
Köniz Zentrum/ Liebefeld	Köniz Zentrum/Liebefeld soll sich weiterentwickeln können und dessen Erreichbarkeit wird mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Doppelspurausbau S-Bahn-Linie) und einer Verlegung und siedlungsverträglichen Gestaltung der Schwarzenburgstrasse verbessert. Das Zentrum von Köniz etabliert sich als eigenständiger Pol gegenüber der Kernstadt und als Mobilitätszentrum für sein Einzugsgebiet.
Münsingen	Mit dem Wendegleis in Münsingen wird der Bahnhof Münsingen dank Angebotsverbesserungen zu einem Umsteigehub aufgewertet. Die Bedeutung als Regionalzentrum für das Umland wird damit erhöht sowie die Attraktivität in Bezug auf die Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten und des Umstrukturierungsgebietes am Bahnhof verbessert.
Konolfingen	Konolfingen ist ein wichtiger Umsteigehub für sein Umland in dessen Zusammenhang auch die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte in Konolfingen attraktiver werden.

### Zusammenspiel zwischen einzelnen Fokusräumen und Ausblick

Mehrere der aufgelisteten Fokusräume grenzen aneinander und stehen dadurch in einer starken Wechselbeziehung. Dies betrifft insbesondere folgende Bereiche:

- **Zentrum Bern** mit den Fokusräumen Bern Bahnhof und Bern Inselareal, Bern Länggasse/Neufeld
- **Entwicklung Ost/Südost** mit den Fokusräumen Bern Wankdorf, Ostermundigen, Bern Ost/Muri, Worblental, Zollikofen/Mooseedorf/Urtenen-Schönbühl
- **Entwicklung West** mit den Fokusräumen Bern Ausserholligen, Bern Brünnen und Köniz Niederwangen (bis Thörishaus)
- **Entwicklung Süd** mit den Fokusräumen Bern/Köniz Morillon, Köniz Wabern/Kehrsatz

In drei Fokusräumen soll die inhaltliche Vertiefung zu einer Stärkung ihrer zentralen Lage für das Umfeld führen:

- Köniz Zentrum/Liebefeld
- Münsingen
- Konolfingen

Die erläuterten Räume stehen im Agglomerationsprogramm Bern im Fokus der Betrachtung – auch bei der Festlegung der Massnahmen. Für weitere grössere Räume zeichnen sich in den nächsten Jahren Entwicklungen ab, und die Planung von Siedlung und Mobilität ist vertieft und koordiniert anzugehen. Als zukünftiger Fokusraum absehbar ist derzeit:

- Bern, Bern West (Stadterweiterung gemäss STEK Bern)

## **7. Massnahmen**

Das Kapitel 7 bietet in textlicher und tabellarischer Form eine Übersicht über die Massnahmen des RGSK 2021. Bezüglich der Details zu einzelnen Massnahmen wird auf die Massnahmenblätter im Massnahmenband verwiesen.

### **7.1 Erläuterungen der Massnahmen und Massnahmenpakete**

Die Massnahmen des RGSK 2021 ergeben sich aus der Zielsetzung des Zukunftsbilds, dem verbliebenen Handlungsbedarf und den abgeleiteten Teilstrategien. Die RKBM setzt hierfür im RGSK 2021 einen Fokus auf die verbesserte Abstimmung der bestehenden und neuen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen und auf das Bereinigen innerhalb der Massnahmenlisten und Massnahmenkategorien.

Der Massnahmenband basiert auf den weiterhin ausstehenden Projekten der RGSK aus den vorherigen Generationen. Diese Massnahmen werden wo nötig (z. B. betreffend Ausgestaltung, Priorisierung) an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Ergänzend dazu sind neue Massnahmen erhoben und im Hinblick auf das Zukunftsbild, die Teilstrategien und auf weitere Prüfkriterien (z. B. ARE RPAV) hin beurteilt und gegebenenfalls aufgenommen worden.

### **7.2 Siedlung**

Die Massnahmen im Bereich Siedlung orientieren sich an der übergeordneten Zielsetzung einer nachhaltigen und nach innen orientierten Siedlungsentwicklung. Diesbezüglich können sowohl in städtischen wie auch in ländlichen Gebieten kompakte Siedlungen den grössten Beitrag leisten. Die meisten Massnahmen haben einen klaren Bezug zum Zukunftsbild und dem daraus abgeleiteten Zielszenario – das zukünftige Bevölkerungswachstum von den äusseren auf die gut erschlossenen Standorte in der Kernagglomeration und im Agglomerationsgürtel sowie auf die Hauptachsen der S-Bahn zu verlagern – und verfolgen dessen Umsetzung.

Von besonderer Bedeutung bei der Herleitung der Massnahmen ist das Zukunftsbild (vgl. Kapitel 4). Es gibt die wesentlichen Handlungsstränge und Entwicklungsrichtungen vor. Dies kommt in besonderem Mass bei der Bezeichnung der Vorranggebiete für die zukünftige Siedlungsentwicklung und bei der Festlegung von Siedlungsgrenzen oder siedlungsprägenden Grünräumen zum Ausdruck.

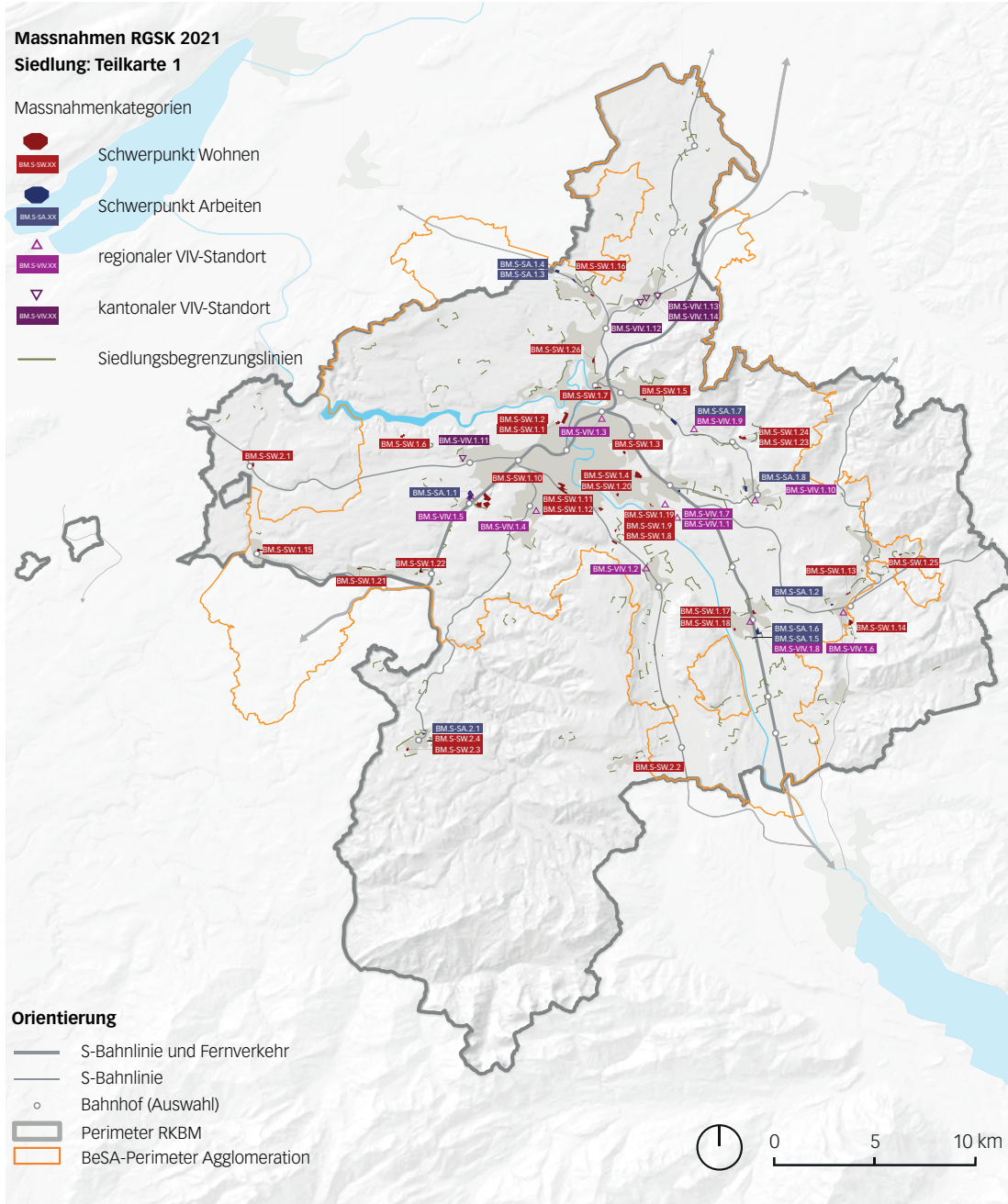


Abb. 69 Die verorteten Teilmassnahmen der Siedlungsmassnahmen «Regionale Schwerpunkte Wohnen/Arbeiten», der «Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung» und der «regionalen/kantonalen VIV-Standorte» (vgl. folgende Tabelle).

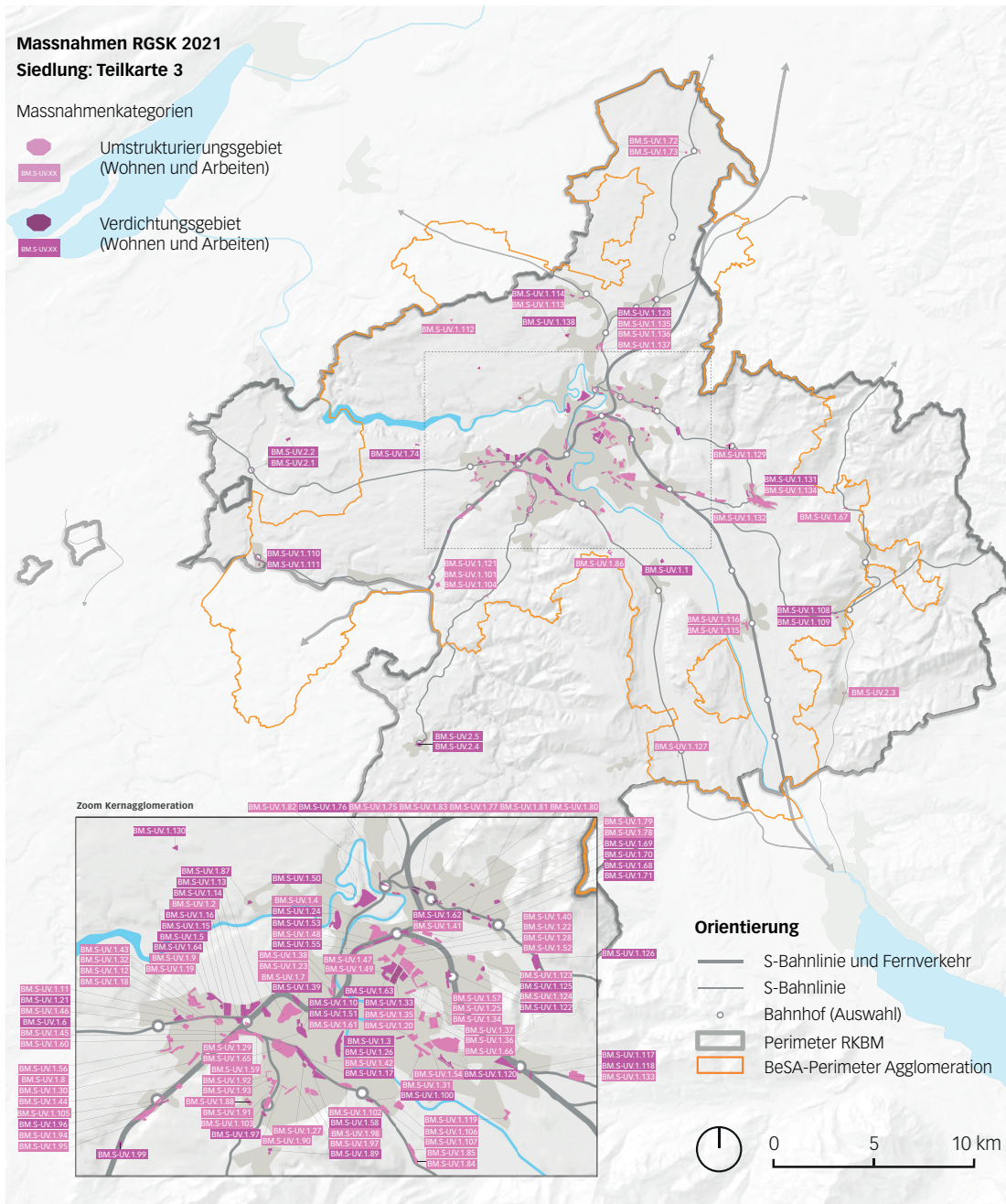


Abb. 70 Die verorteten Teilmassnahmen der Massnahme «Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete» in der Region Bern-Mittelland (vgl. folgende Tabelle).



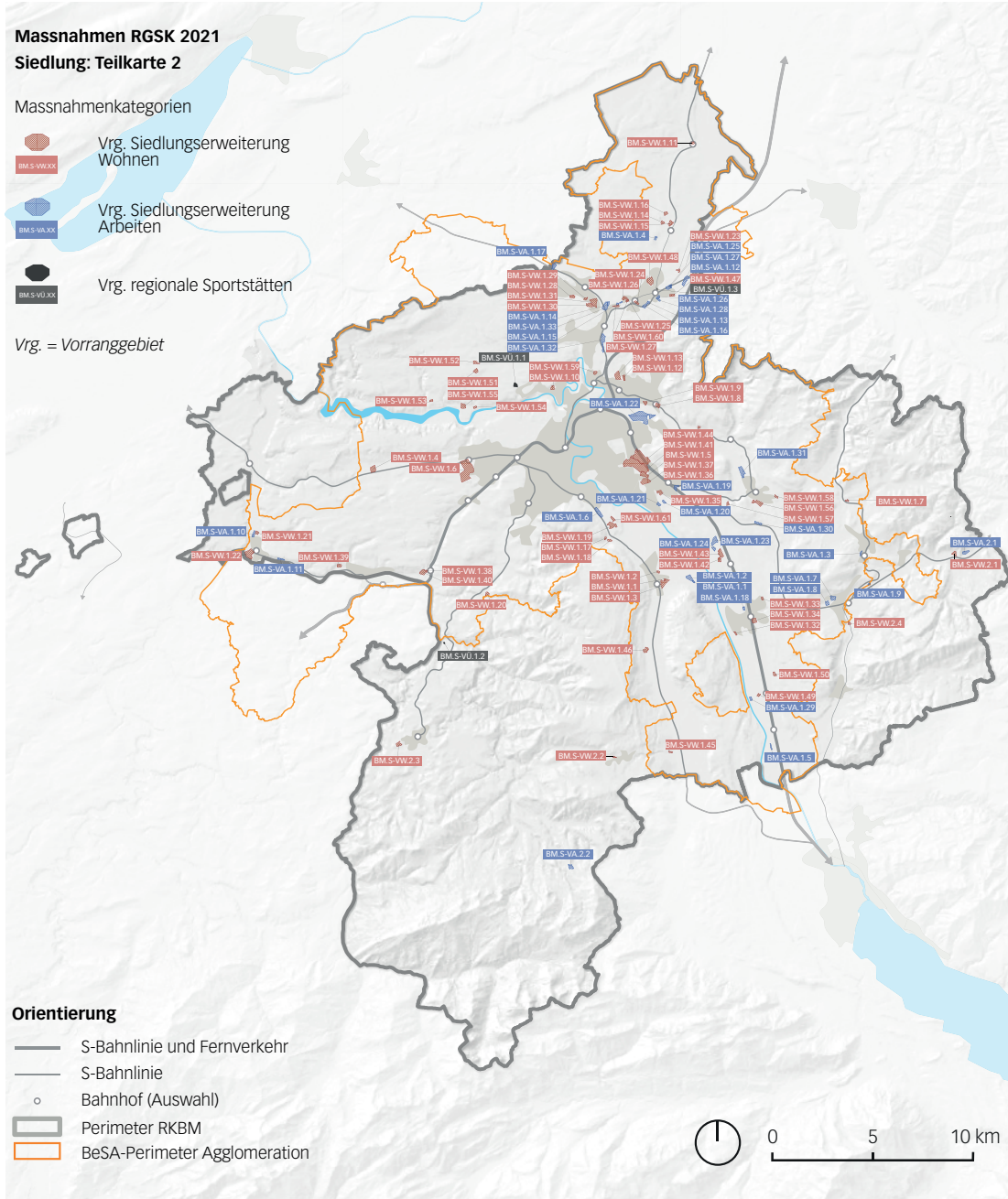


Abb. 71 Die verorteten Teilmassnahmen der Siedlungsmassnahmen «Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen/Arbeiten» und «Vorranggebiete regionale Sportstätten» (vgl. folgende Tabelle).

### Verknüpfung Teilstrategien Siedlung mit Massnahmen

Teilstrategien Siedlung	Massnahme	RGSK-Nr.	Priorität	
<b>Lenkung der Siedlungsentwicklung</b>	Regionale Zentralitätsstruktur	BM.S-Ü.1	DA*	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsentwicklung prioritär auf die gut erschlossenen Standorte der Agglomeration, der Regionalzentren und die bestehende und absehbare Verkehrsinfrastruktur mit ÖV-Achsen als Rückgrat ausrichten</li> <li>– Bevölkerungswachstum prioritär mit vorhandenen Baulandreserven, Verdichtungen und Umstrukturierungen sowie gezielten Siedlungsergänzungen an räumlich zentralen Gebieten auffangen</li> <li>– Arbeitsplätze entlang verkehrlicher (Haupt-)Achsen, der Kernagglomeration, Pole und Regionalzentren fördern; für bestehendes Gewerbe Ergänzungen von lokalen Arbeitszonen ermöglichen</li> </ul>	Umsetzung Zukunftsbild	BM.S-Ü.2	DA	
	Regionale Gewerbebezonen	BM.S-Ü.3	DA	
	Regionales Kompensationsmodell Fruchtfolgeflächen	BM.S-Ü.4	DA	
	Regionale Wohnschwerpunkte	BM.S-SW.1/2	DA	
	Regionale Arbeitsschwerpunkte	BM.S-SA.1/2	DA	
	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	BM.S-UV.1/2	DA	
	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen	BM.S-VW.1/2 BM.S-VA.1/2	DA	
	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten		DA	
	Regionale Sportstätten	BM.S-VÜ.1	DA	
	<b>Siedlungsentwicklung nach innen</b>	Umsetzung Zukunftsbild	BM.S-Ü.2	DA
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Innenentwicklungspotenzial identifizieren und mobilisieren; qualitätsvolle SEin mit Umstrukturierungen und Nachverdichtungen für Wohnen und Arbeiten prioritär vorantreiben</li> <li>– Durch SEin Nutzungs- und Gestaltungsqualität verbessern; multifunktional nutzbare Freiräume bereitstellen und schlecht genutzte Flächen in Wert setzen</li> <li>– hohe städtebauliche Qualität sichern; auf vorhandene sozio-ökonomische und ortsbauliche Strukturen sowie Freiräume Rücksicht nehmen</li> <li>– Siedlungserweiterungen bei Bedarf an zentralen Standorten mit guter ÖV-Erschliessung und primär in der Kernagglomeration, auf den Entwicklungsachsen und in Regionalzentren vorantreiben</li> </ul>	Regionale Gewerbebezonen	BM.S-Ü.3	DA	
	Regionales Kompensationsmodell Fruchtfolgeflächen	BM.S-Ü.4	DA	
	Regionale Wohnschwerpunkte	BM.S-SW.1/2	DA	
	Regionale Arbeitsschwerpunkte	BM.S-SA.1/2	DA	
	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	BM.S-UV.1/2	DA	
	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen	BM.S-VW.1/2 BM.S-VA.1/2	DA	
	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten		DA	
	Regionale Klimastrategie	BM.S-Ü.5	DA	
	<b>Siedlungs- und Landschaftsqualität verbessern</b>	Umsetzung Zukunftsbild	BM.S-Ü.2	DA
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Qualität des baulichen Bestands halten, Anpassungen einleiten und realisieren; Gesamtqualität mit qualitätssichernden Varianzverfahren sichern</li> <li>– Siedlungsgeprägte Landschaftsteile in ihrer Funktion als Erholungsräume und ökologische Nischen weiterentwickeln</li> <li>– Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet strikter trennen</li> </ul>	Regionale Wohnschwerpunkte	BM.S-SW.1/2	DA
Regionale Arbeitsschwerpunkte		BM.S-SA.1/2	DA	
Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete		BM.S-UV.1/2	DA	
Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen		BM.S-VW.1/2 BM.S-VA.1/2	DA	
Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten			DA	
Regionale Klimastrategie		BM.S-Ü.5	DA	
Siedlungsbegrenzung von regionaler Bedeutung		BM.S-Bgo.1/2	DA	

<b>Attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schaffen</b>	Regionale Gewerbebezonen	BM.S-Ü.3	DA
– Ausreichendes Flächenangebot für die wirtschaftlichen Aktivitäten bereitstellen; kantonal und regional bedeutende Arbeitsplatzstandorte (ESP, ViV) zu attraktiven, wirtschaftlichen Polen weiterentwickeln	Regionale Arbeitsschwerpunkte	BM.S-SA.1/2	DA
	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	BM.S-UV.1/2	DA
	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten	BM.S-VA.1/2	DA
– Ausreichendes Flächenangebot für die Entwicklung von lärm-/flächenintensivem und lokalem Gewerbe bereitstellen	Verkehrsintensive Vorhaben	BM.S-VIV.1	DA
– Bestehende und neue ViV an den bezeichneten, raumplanerisch geeigneten Standorten ansiedeln und mit dem Verkehrssystem abstimmen			

Tab. 62 Verknüpfung der Teilstrategien Siedlung mit den Massnahmen(-paketen). Diverse Siedlungsmassnahmen unterstützen die Umsetzung von mehreren Teilstrategien.

\* DA = Priorisierung der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets als Daueraufgabe

Das Erreichen der Zielsetzungen in der Siedlungsentwicklung fusst auf drei Eckpfeilern:

- Realisierung von regionalen Schwerpunkten
- Nutzung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten
- Einzonen von Vorranggebieten zur regionalen Siedlungserweiterung an geeigneten, gut an den ÖV angeschlossenen Lagen

#### BM.S-Ü.1: Regionale Zentralitätsstruktur

Die regionale Zentralitätsstruktur orientiert sich an derjenigen des Richtplans 2030 des Kantons Bern. Die Zentrenstruktur aus dem RGSK II wird ins RGSK 2021 übernommen. Nebst der Kernagglomeration und dem Agglomerationsgürtel wird die künftige Entwicklung auf die mit dem ÖV gut erschlossenen überregionalen und regionalen Entwicklungsachsen gelenkt. Die mehrheitlich ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegenden Zentren der 3. und 4. Stufe übernehmen bedeutende überkommunale Funktionen als Arbeitsplatzstandorte und Versorgungszentren mit öffentlichen und privaten Dienstleistungsangeboten in den Bereichen Bildung, Gesundheitswesen und Grundversorgung des täglichen Bedarfs.

#### BM.S-Ü.2: Umsetzung Zukunftsbild

Information und Kommunikation

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.

Mit einem Massnahmenset soll die Umsetzung des Zukunftsbilds vorangetrieben werden. In diesem Sinne kommt der Frage der Einstellung der Bevölkerung gegenüber der angestrebten Entwicklung grosse Bedeutung zu. Wie die letzten Jahre gezeigt haben, wird dies vor dem Hintergrund der angestrebten Mindestdichten noch wichtiger. Es geht deshalb darum, den

Zusammenhang von dichter Besiedlung, städtebaulich verträglicher und ortsgerechter Gestaltung sowie der Sicherung und Schaffung von hochwertigen Freiraumqualitäten im Siedlungsgebiet zu vermitteln. Damit soll auf die Befürchtungen der ortsansässigen Bevölkerung reagiert werden, dass bei Entwicklungen im Bestand oder von Bestand umgebenen Reserven häufig Mehrverkehr, Grünraum- und Identitätsverlust resultieren. Deshalb ist es aus regionaler Sicht richtungsweisend, dass die RKBM ihr Engagement im Rahmen dieser strategischen Massnahme längerfristig aktiv weiterführt. Ziel ist es, die Akzeptanz gegenüber den Themen Innenentwicklung, Verdichtung, Mobilisierung von Arealen mit Entwicklungspotenzial, städtebauliche und freiräumliche Qualitätssicherung, Mobilität und Verkehr zu erhöhen.

Planungs-  
instrumente und  
Praxishilfen

Die im Rahmen des RGSK II geschaffene Plattform («Thinktank») wird dauerhaft etabliert. Sie nimmt sich aktueller raumrelevanter Themen – wie z. B. der Covid19-Pandemie, Homeoffice und Onlinehandel – und ihren möglichen Chancen und Herausforderungen für die regionale Entwicklung an, stellt diese zur Diskussion mit Gemeinden und Fachleuten und fördert die Meinungsbildung und gemeinsame Herangehensweise.

Zudem setzt die RKBM die Informationskampagne, in der die Bevölkerung und die Entscheidungsträger über Zusammenhänge, mögliche Konflikte und Lösungsansätze bei der Mobilisierung von Innenentwicklungspotenzialen informiert werden, als nachfrageorientiertes Beratungsangebot fort. Es wird auf eine Sensibilisierung für die im Zukunftsbild angestrebten Entwicklungen hingewirkt (u. a. Siedlungsentwicklung nach innen, Einzonungen am richtigen Ort, Umsetzung von Schwerpunkten, Qualität hinsichtlich Städtebau, Gestaltung und Freiraum, Abstimmung mit Güte und Kapazitäten ÖV, Vernetzung mit Velo- und Fusswegen). Dazu wird das Pilotprojekt «Innenentwicklung – Potenziale aktivieren» seit Januar 2020 als Daueraufgabe Beratung im Bereich Siedlungsentwicklung nach innen weitergeführt. In dessen Rahmen werden Schwerpunkte, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete mobilisiert und Gemeinden bei Prozessfragen mit Dienstleistungen für qualitätsvolle Innenentwicklung unterstützt. Darüber hinaus soll der jährliche Erfahrungsaustausch zum Wissenstransfer auch zukünftig weitergeführt werden.

Abgestimmt auf die bestehenden Hilfsmittel des Kantons und auf die Bedürfnisse der Gemeinden wurden und werden weitere Praxis- und Mobilisierungshilfen (z. B. innerregionaler Ausgleichsmechanismus für bestehende und/oder neue Einzonungen, interkommunale Kooperation bei Siedlungsentwicklungen über zwei oder mehrere Gemeinden) geprüft.

### **BM.S-Ü.3: Regionale Gewerbebezonen**

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 Fussgänger/innen erschlossenen Standorten verdrängt und finden in der Agglomeration kaum alternative Standorte.

Mit den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) Arbeiten 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.

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 emissionsensiblen 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.

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland erarbeitet im Rahmen einer regionalen Planung die Anforderungen und Lagekriterien von Regionalen Gewerbebezonen und lokalisiert und bezeichnet diese anschliessend im RGSK. Die Standorte erfüllen folgende Kriterien:

- Sie sind nicht bebaut und mindestens eine ha gross.
- Sie liegen in der Regel im Agglomerationsgürtel oder auf einer Entwicklungsachse.
- Die Anforderungen an die ÖV-Erschliessung der einzelnen Zonen bestimmen sich anhand von deren zukünftiger Nutzung.
- Die sind direkt an das regionale MIV-Basisnetz angeschlossen. Durchfahrten durch Wohngebiete werden vermieden.

Die regionale Gewerbezone werden einem Arbeitszonenmanagement unterstellt. Für Standorte, die von mehreren Gemeinden genutzt werden, erarbeitet die Region eine Regelung für einen interkommunalen Nutzen-/Lastenausgleich. Entsprechende Standorte können mittels regionaler UeO beplant werden.

#### **BM.S-Ü.4: Regionales Kompensationsmodell Fruchtfolgeflächen**

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 zehn Jahre) erfolgen.

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland koordiniert mit dem Kanton die Arbeiten an der kantonalen Bodenkarte. Falls die kantonale Bodenkarte für die Region Bern-Mittelland erst in zehn Jahren oder später vorliegen sollte, prüft die RKBM eine regionale Erhebung und Kartierung im Sinne einer Vorleistung. Die so erhobenen Flächen werden in einer regionalen Fruchtfolgeflächen-Börse erfasst. 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. Die Region arbeitet Regeln zur Verteilung und Sicherung der verzeichneten Flächen und zur allfälligen Abgeltung von Mehrwerten zwischen Geber- und Nehmergemeinden aus. Die eigentlichen Kompensationsprojekte zur Aufwertung der degenerierten Böden werden im Anschluss unter Zuständigkeit der Gemeinden erarbeitet.

Das regionale Kompensationsmodell gewährleistet die regionale Abstimmung betreffend der Fruchtfolgeflächen. Damit kann im Sinne der nachhaltigen Siedlungsentwicklung am richtigen Ort vermieden werden, dass Siedlungserweiterungen an raumplanerisch geeigneten Standorten blockiert werden.

### **BM.S-Ü.5: Regionale Klimastrategie**

Die Region soll im Rahmen ihrer Möglichkeiten einen wirksamen und messbaren Beitrag zur Erreichung der Klima- und Energieziele leisten.

Unter Berücksichtigung der nationalen und kantonalen energie- und klimapolitischen Rahmenbedingungen und Programme soll eine regionale Klimastrategie zum einen den regionalen Handlungsspielraum zu einer koordinierten, gemeindeübergreifenden Erreichung der Klima- und Energieziele 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 und 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
- CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Biodiversität
- Städte-/Freiraumplanung (Wärmeinseln, Durchlüftungsbarrieren, etc.)

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. Darauf aufbauend wird ein Massnahmenplan mit Auflagen zur Erreichung der definierten Klimaziele sowie, gestützt auf die «Klima-Problemzonenkarte», mit Auflagen zur Verbesserung des Mikroklimas in bezeichneten Räumen erstellt. Die Gemeinden setzen die Vorgaben aus dem Massnahmenplan um, indem sie energie- und klimabezogene Inhalte im Rahmen von Erweiterungs-, Umstrukturierungs-, Verdichtungs- und Arealentwicklungsprozessen sowie qualitätssichernden Verfahren einbeziehen.

### **BM.S-SW/-SA: Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte**

Mindestkriterien

Gebiete und Areale, die an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen liegen und bereits als Bauzone ausgeschieden sind, werden als regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte bezeichnet. Wohnschwerpunkte sowie Arbeitsplatzschwerpunkte mit dem Nutzungsprofil Büro/Dienstleistungen erfüllen folgende Mindestkriterien:

- Sie sind nicht bebaut und mindestens eine ha gross.
- Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, im urbanen Kerngebiet sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
- Sie erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse D (vgl. Massnahmenblatt BM.S-SW/-SA).
- Arbeitsplatzschwerpunkte mit dem Nutzungsprofil Industrie/Gewerbe müssen zusätzlich eine direkte Anbindung an das regionale Basisnetz aufweisen, die erforderliche ÖV-Güteklasse richtet sich jedoch nach der Nutzung (mit/ohne erheblichem Pendler-/Publikumsverkehr).

Wohn- und Arbeits-  
schwerpunkte im  
RGSK 2021

Das RGSK 2021 bezeichnet 30 Wohnschwerpunkte mit einer Gesamtfläche von 98 ha und 9 Arbeitsschwerpunkte mit einer Gesamtfläche von 29 ha. Insgesamt beträgt der Anteil der regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte an den gesamten unüberbauten Bauzonen knapp 32 %. Insbesondere in den Gemeinden des urbanen Kerngebiets und den Zentren der 3. und 4. Stufe liegen die Bauzonenreserven mehrheitlich in Form von regionalen Schwerpunkten vor. Dies ist eine gute raumplanerische Ausgangslage: Die Bauzonenreserven liegen dort, wo die Siedlungsentwicklung konzentriert werden soll, und es handelt sich um grössere, zusammenhängende und nicht um kleinteilige Flächen.

Die regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios. Die Gemeinden sind deshalb angehalten, aktiv die Verfügbarkeit und Realisierung dieser Standorte zu fördern. Sie sollen zusätzlich eine hohe Siedlungsqualität und eine angemessene bauliche Dichte sicherstellen. Die RKBM unterstützt die Umsetzung der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. BM.S-Ü.2) sowie durch die Aktivitäten der regionalen Wirtschaftsförderung (Fachbereiche Wirtschaft und Regionalpolitik).

#### **BM.S-UV.1/2: Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete**

Neben der Mobilisierung der Bauzonenreserven und gezielten Erweiterungen des Siedlungsgebiets bildet die Entwicklung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten den dritten Handlungsstrang für die Erreichung des Zielszenarios. Im Sinne der übergeordneten Zielsetzung, den Bodenverbrauch mit einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu stabilisieren, werden diese Gebiete in Zukunft immer wichtiger. Die RKBM hat deshalb in ihrer Region Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete identifiziert. Es handelt sich dabei um unternutzte oder nicht mehr genutzte Gebiete mit einer guten ÖV-Erschliessung.

Umstrukturierungs-  
gebiete

Im Rahmen der Umfrage zum städtebaulichen Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzial werden zu den bestehenden 28 Umstrukturierungsgebieten weitere 25 Standorte aufgenommen (vgl. Abb. 72). Bis auf einen Standort in Schwarzenburg liegen alle der neu erfassten Umstrukturierungsgebiete in Gemeinden innerhalb des Agglomerationsperimeters gemäss BeSA. Von den insgesamt 53 Umstrukturierungsgebieten sind



30 hauptsächlich für Wohnnutzung vorgesehen, 12 für Arbeiten und 11 für eine Mischnutzung.

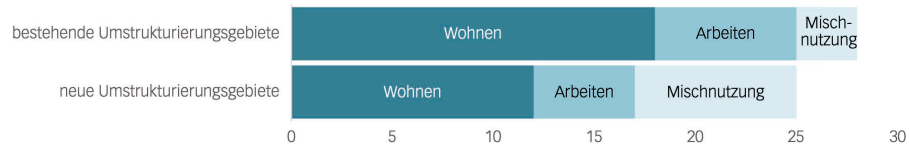


Abb. 72 Anzahl bestehender Umstrukturierungsgebiete seit dem RGSK II sowie der im RGSK 2021 neu erfassten Umstrukturierungsgebiete, aufgeteilt nach deren vorwiegender Nutzung.

Verdichtungsgebiete

Insgesamt werden im RGSK 2021 74 Verdichtungsgebiete bezeichnet. Zu den 46 bestehenden kommen 28 weitere Verdichtungsgebiete hinzu. 2 davon liegen ausserhalb des Agglomerationsperimeters (in den Gemeinden Oberdiessbach und Mühleberg), die restlichen liegen alle in Gemeinden innerhalb des Agglomerationsperimeters gemäss BeSA. Bei 45 dieser Standorte wird schwerpunktmässig eine Wohnnutzung angestrebt, bei 20 Arealen eine Arbeitsnutzung und bei weiteren 9 Standorten eine Mischnutzung.

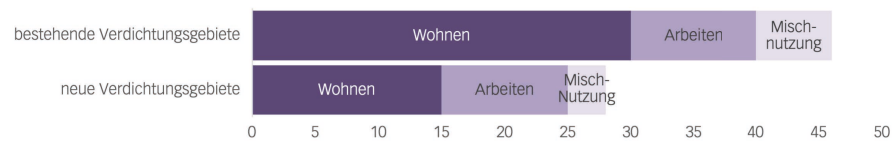


Abb. 73 Anzahl bestehender Verdichtungsgebiete seit dem RGSK II sowie der im RGSK 2021 neu erfassten Verdichtungsgebiete, aufgeteilt nach deren vorwiegender Nutzung.

Bei 13 Standorten (ca. 31 ha) in der Stadt Bern wurden noch keine Abklärungen getroffen, weshalb die Planungsabsicht, ob verdichtet oder umstrukturiert wird, im RGSK 2021 vorerst noch offenbleibt. Sie wird erst später im Verlauf des Prozesses geklärt.



Abb. 74 Anzahl aller Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete. Die 13 als offen bezeichneten Gebiete sind noch nicht einer der beiden Kategorien zugeteilt.

Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete können analog zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung (Massnahmen BM.S-VW/-VA) als Flächenangebot in ha übersetzt werden, da sie zum Teil heute andere Nutzungen beherbergen und die angestrebten Arbeits- und Wohnnutzungen ein zusätzliches Flächenangebot für Wohnen und Arbeiten darstellen. Dadurch können rund 158 ha für Wohnnutzung und 122 ha für Arbeitsnutzung als städtebauliches Potenzial angerechnet werden (vgl. Kap. 6.1.2).

Rund 76 % der Fläche aller Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete liegen in der Stadt Bern und in den umliegenden Gemeinden der

Kernagglomeration. Weitere 18 % befinden sich in den Zentren der 3. und 4. Stufe und ein kleiner Anteil (6 %) in den Gemeinden ohne Zentralität. Diese Verteilung ist im Sinne des Zielszenarios und trägt zu dessen Umsetzung bei. Gleichzeitig ist es aber wichtig, dass auch ländliche Gemeinden und Agglomerationsgemeinden Verdichtungspotenziale, welche aufgrund ihrer Fläche keine regionale Bedeutung haben, erkennen und deren Umsetzung fördern.

Die Gemeinden sind angehalten, die als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bezeichneten Standorte – unter Beachtung städtebaulicher, ökologischer und ortsspezifischer Qualitäten – zu realisieren und dafür die notwendigen Planänderungsverfahren einzuleiten.

#### Handlungsfelder

Bei den bezeichneten Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten handelt es sich oft um Kernzonen und Bahnhofsgebiete, in denen die Nutzung verdichtet werden kann, oder um Gewerbebezonen, die umstrukturiert werden können. Letztere liegen oft im städtischen Raum und sollten – weil Gewerbebezonen hier grundsätzlich eher knapp sind – nur nach sorgfältiger Abwägung umgenutzt werden.

Neben der Förderung der planerischen Arbeiten zur Ausschöpfung des Nutzungspotenzials dieser Standorte stehen folgende Handlungsfelder im Vordergrund der Siedlungsentwicklung nach innen:

##### a) Sanierung von Mehrfamilienhausquartieren

Insbesondere bei Mehrfamilienhaussiedlungen, die zwischen 1950 und 1980 realisiert wurden, stellt sich heute die Frage, ob die Siedlungen saniert oder umstrukturiert werden sollen. Vielfach entsprechen der Wohnungsmix, das Wohnungslayout und die Energietechnik nicht mehr den heutigen Bedürfnissen und Anforderungen. Inwieweit solche Siedlungen saniert oder neu gebaut werden, hängt stark von den Entscheiden der Grundeigentümer/innen ab. Die öffentliche Hand kann mit Nutzungsanreizen und mit planungs- und baurechtlichen Vorgaben die Rahmenbedingungen verbessern.

##### b) Nachverdichtungen von Einfamilienhausquartieren und Weilern

In der Regel schöpfen Einfamilienhausquartiere und Weiler die maximal zulässige Dichte nicht aus. Der Anbau eines Zimmers, der Ausbau des Dachgeschosses, (teilweise) des Kellers oder der Einbau einer Einliegerwohnung sind oft noch möglich. In einzelnen Fällen ist eine Aufteilung der Parzellen in zwei oder mehrere Parzellen machbar. In Weilern sind Verdichtungen (z. B. Umnutzung und Ausbau von Ökonomiegebäuden) innerhalb der Bauzonen möglich. Die Nachverdichtung in diesen Quartieren und Weilern erfolgt aufgrund individueller Entscheide der Grundeigentümer/innen. Sie sollte aber durch die Gemeindebehörden aktiv gefördert und unterstützt werden, auch wenn die Potenziale insgesamt deutlich geringer als in den oben beschriebenen Mehrfamilienhausgebieten sind.

### **BM.S-VW/-VA.1/2: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten**

Kriterien

Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung liegen aus regionaler Sicht an bevorzugten Entwicklungsstandorten und weisen ähnlich gute Eigenschaften bezüglich Erschliessung und Grösse auf wie die regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte. Ihre Einzonung und spätere Realisierung ist im Sinne der Zielszenarios zu fördern. Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung erfüllen in der Regel folgende Kriterien:

- Sie sind nicht bebaut.
- Sie sind in der Regel mindestens eine ha gross. In begründeten Einzelfällen wird von dieser Mindestfläche abgewichen (siehe unten).
- Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, in den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
- Vorranggebiete für Wohnen oder Dienstleistungsnutzungen erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse D (vgl. Massnahmenblatt BM.S-VW/-VA).
- Bei den Vorranggebieten Arbeiten mit industrieller/gewerblicher Nutzung richtet sich die erforderliche ÖV-Güteklasse nach der Nutzung (mit/ohne erheblichem Pendler-/Publikumsverkehr); sie verfügen über eine direkte Anbindung ans regionale Basisnetz MIV.
- Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist, ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet zu erhalten.
- Sie stehen nicht im Widerspruch zur regionalen Landschaftsplanung.
- Ihre Dimensionierung steht im Verhältnis zur Grösse des vorhandenen Siedlungskörpers.

Potenzielle Vorranggebiete

Für das RGSK 2021 wurden 27 mögliche regionale Vorranggebiete mit einer Gesamtfläche in der Grössenordnung von 62.9 ha erfasst. Allerdings liegen mehrere dieser Gebiete beispielsweise an peripheren Lagen innerhalb der Gemeinden, also gemäss Zielszenario in ungünstig gelegenen Entwicklungsräumen, und wurden u. a. deshalb nicht im RGSK 2021 berücksichtigt. Hinzu kommt, dass die meisten potenziellen Siedlungserweiterungsgebiete auf Fruchtfolgefächern (FFF) liegen.

Die RKBM hat noch nicht festgesetzte Gebiete des RGSK II und neue Gebiete aus der Umfrage aus raumplanerischer, landschaftlicher und verkehrlicher Sicht beurteilt und priorisiert. Die Standorte wurden bezüglich der oben genannten Kriterien sowie auf mögliche Konflikte mit Fruchtfolgefächern, Naturgefahren, Schutzzonen und spezifisch von den Gemeinden genannten Problemstellungen hin überprüft. Falls das Kriterium der ÖV-Güteklasse heute noch nicht erreicht wird, ist bei einer allfälligen Einzonung eine Verbesserung anzustreben.

Vorranggebiete im RGSK 2021

Insgesamt werden 65 Vorranggebiete Wohnen und 35 Vorranggebiete Arbeiten, die sich aus raumplanerischen Gründen besonders für eine Einzonung eignen, ins RGSK 2021 aufgenommen. Die meisten dieser Vorranggebiete werden aus dem RGSK II übernommen. 4 Gebiete wurden aufgrund verschiedener Planungshorizonte in Teilgebiete mit unterschiedlichen Koordinationsständen aufgeteilt. Das RGSK wurde zudem mit 19 Gebieten der potenziellen Vorranggebiete ergänzt. Für diese Gebiete gelten besondere Anforderungen hinsichtlich Mindestdichten und qualitätsvoller Entwicklung. Die Vorranggebiete mit hohem Koordinationsstand (FS und ZE) weisen ein Siedlungsflächenpotenzial<sup>13</sup> von 95 ha Wohnnutzung (Wohnanteile der Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten) auf, die Gebiete mit tieferem Koordinationsstand (VO) ein Siedlungsflächenpotenzial von 63 ha. Das Arbeitsflächenpotenzial der Vorranggebiete (Arbeitsanteile der Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten) beläuft sich auf insgesamt 123 ha.

Die Einzonung dieser Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung ist von den Standortgemeinden aktiv anzugehen. Die RKBM unterstützt sie im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios in ihren Bemühungen (vgl. Massnahme BM.S-Ü.2).

Ausscheidung und Weiterentwicklung

Die Ausscheidung der Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung beruht auf einer regionalen und langfristigen Sicht. Dadurch wird der zeitliche Rahmen für mögliche Siedlungserweiterungen weiter gesteckt, als dies in den meisten Ortsplanungen und kommunalen Konzepten der Fall ist. Bei der Weiterentwicklung dieser Räume hat eine umfassende Interessenabwägung zu erfolgen. Dabei sind alle Aspekte einzubeziehen, die aus übergeordneter Sicht für die Beurteilung einer späteren Einzonung relevant sind (u. a. Einbindung in übergeordnete Verkehrsnetze, ÖV- und MIV-Erschliessung, Fruchtfolgeflächen, Schutzgebiete). Die Entwicklung mehrerer Vorranggebiete ist zudem abhängig von der Realisierung grösserer Verkehrsinfrastrukturvorhaben wie z. B. des Bypass Ost und haben somit einen längerfristigen Umsetzungshorizont. Die Gebiete weisen dem Fortschritt der Interessenabwägung entsprechend unterschiedliche Koordinationsstände auf. Einige der in der Umfrage herausgefilterten Gebiete eignen sich aufgrund ihrer Lage sehr gut als Vorranggebiete, ihr Realisierungshorizont geht allerdings über das Jahr 2031 respektive 2040 hinaus. Sie werden entsprechend als Gebiete mit C-Horizont aufgeführt.

Vorranggebiete mit Flächen < 1 ha

Auch solche kleineren Gebiete können ins RGSK aufgenommen werden. Es muss sich jedoch gemäss kantonalen Vorgaben um begründete Einzelfälle handeln. Folgende Vorranggebiete weisen eine Fläche von unter 1 ha auf und sind aus den aufgeführten Gründen im RGSK 2021 enthalten:

---

<sup>13</sup> Die drei Gebiete Bern West, BE-Ost Teil Bern/Muri/Ostermundigen und Ostermundigen Nord werden voraussichtlich nicht bis 2040 realisiert und sind deshalb hier – analog zur Bilanzierung – nicht mit eingerechnet.

- Belp, Chrütz/Müli I (BM.S-VW.1.1), 0.7 ha: Bereits in RGSK II als grössere Fläche geführtes Erweiterungsgebiet. Lage und Umfang wurden im Rahmen der OP-Revision bereits bereinigt. Im Sinne der Beständigkeit weiterhin im RGSK enthalten.
- Moosseedorf, Nassegasse I und II (BM.S-VW.1.25/26), 0.6 und 0.8 ha. Aneinandergrenzende Flächen > 1 ha; werden aufgrund unterschiedlicher Planungsstände in der OP-Revision getrennt geführt.
- Neuenegg, Thörishaus Talstrasse I und II (BM.S-VW.1.38/40), 0.8 und 5.5 ha. Aneinandergrenzende Flächen > 1 ha; werden aufgrund unterschiedlicher Planungsstände in der OP-Revision getrennt geführt.

### **BM.S-VÜ.1: Regionale Sportstätten**

Viele Sportstätten werden gemeindeübergreifend genutzt oder haben bezüglich ihrer Nutzer/innen ein regionales Einzugsgebiet und daher teilregionale Bedeutung. Bei einer regionalen Abstimmung und gemeindeübergreifenden 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 Planung und Entwicklung von Sportstätten mit grossen räumlichen oder infrastrukturellen Auswirkungen regional abgestimmt und am richtigen Ort erfolgt.

Die RKBM erstellt eine Grundlage zwecks Klärung des regionalen Handlungsbedarfs und bezeichnet im RGSK gestützt auf teilregionale Initiativen und Planungen die Sportstätten von regionaler Bedeutung sowie Standorte für neue 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. Bei Bedarf werden die Standorte mit regionalen UeO gesichert.

### **BM.S-VIV.1: Verkehrsintensive Vorhaben**

Standortkriterien

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) werden an zentrale und optimal erschlossene Lagen gelenkt, die aus Sicht des Verkehrssystems und der Umweltziele Lärm und Lufthygiene geeignet sind. Der kantonale Richtplan unterscheidet, in Bezug auf die Anzahl Fahrten (DTV), zwischen kantonalen und regionalen ViV-Standorten. Während die kantonalen Standorte direkt im kantonalen Richtplan festgelegt wurden, erfolgt die Festlegung der regionalen Standorte im RGSK.

ViV-Standorte liegen in der Regel in Gemeinden des Entwicklungsraums «urbane Kerngebiete der Agglomerationen» gemäss kantonalem Raumkonzept oder in Zentren 3. Stufe. Eine Weiterentwicklung von bestehenden Anlagen in den Zentren 4. Stufe ist möglich, wenn sie dem kantonalen

Raumtyp «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» zugeordnet sind.

Viv-Standorte im  
RGSK 2021

Die im RGSK 2021 aufgenommenen Standorte basieren auf den Standorten des RSGK II und sind mit zwei neuen Standorten, Köniz Bläuacker und Stettlen Bernapark ergänzt worden. In Bezug auf den Stand der Abklärungsarbeiten werden die Standorte unterschiedlichen Koordinationsständen zugeteilt. Neue Standorte werden als Vororientierung aufgenommen, da eine Überprüfung gestützt auf die neuen Kriterien im kantonalen Richtplan und des teils noch vagen Projektstands bisher nicht erfolgen konnte. Die bestehenden Standorte sind meist unverändert mit dem Koordinationsstand «Ausgangslage» übernommen worden. Anpassungen ergeben sich durch Innenentwicklungsabsichten am Standort ESP Bern Wankdorf und ESP Juch/Hallmatt infolge einer Gebietsüberprüfung.

#### **BM.S-Bgo.1/2: Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung**

Die noch vorhandenen und prägenden Grünzäsuren zwischen den einzelnen Siedlungseinheiten sind oft als Fruchtfolgeflächen klassiert und sollen der Landwirtschaft weiterhin erhalten bleiben. Sie sind zudem wichtige Potenzialräume für die Naherholung und die ökologische Vernetzung.

Ausserdem sind diese Zwischenräume ein prägendes und wahrnehmbares Merkmal der Region Bern-Mittelland. Die heutigen Siedlungsgrenzen sind teilweise eher zufällig entstanden und wirken oft provisorisch. Mit der Bezeichnung von überörtlichen Siedlungsgrenzen sollen die übergeordneten Landschaftsräume erhalten, die Siedlungsränder akzentuiert und die Zersiedelung verhindert werden.

Die in der Massnahmenkarte bezeichneten Siedlungsbegrenzungen wurden aus dem RGSK II übernommen. Sie stammen für einen Teil der Region aus rechtsgültigen, regionalen Richtplänen (Regionaler Richtplan Region Aaretal 2009) und aus Vorarbeiten der ehemaligen Planungsregionen (VRB, Gantrisch). Für die restlichen Teilregionen (ehemaliges Laupenamts, Frieberg, ehemaliges Fraubrunnenamts, Kiesental) wurden die Siedlungsbegrenzungen – teilweise basierend auf älteren Planungen – im Rahmen der Vorarbeiten zum RGSK II neu definiert. Dabei wurde auf eine möglichst einheitliche Anwendung der Kriterien Wert gelegt und im Rahmen der Bereinigung, soweit möglich und aus regionaler Sicht räumlich sinnvoll, auf die Bedürfnisse der Gemeinden Rücksicht genommen.

### **7.3 Landschaft**

Im Bereich Landschaft werden die im RGSK II entwickelten Massnahmen (L1 bis L8) grossmehrheitlich ins RGSK 2021 übernommen. Das RGSK macht keine flächendeckenden Aussagen zum Umgang mit der Landschaft. In den Landwirtschaftsflächen, die nicht als Vorranggebiete ausgeschieden werden, gelten die bestehenden Gesetze und Vorschriften. Die Gemeinden sind verpflichtet, in der kommunalen Nutzungsplanung die Landschafts-

thematik auf ihrem Gemeindegebiet vollumfänglich anzugehen. Grundsätzlich ist in der Weiterentwicklung grosse Sorgfalt angezeigt; dies flächendeckend im ländlichen Raum sowie in der Stadt- und Siedlungslandschaft sowohl in bebauten als auch unbebauten Räumen. Gestützt auf die im RGSK II erarbeiteten Massnahmen bietet das vorliegende RGSK 2021 dazu behördenverbindliche Hinweise, wo ein besonders hohes Gewicht auf den Erhalt und die Pflege der Landschaft gelegt werden muss.

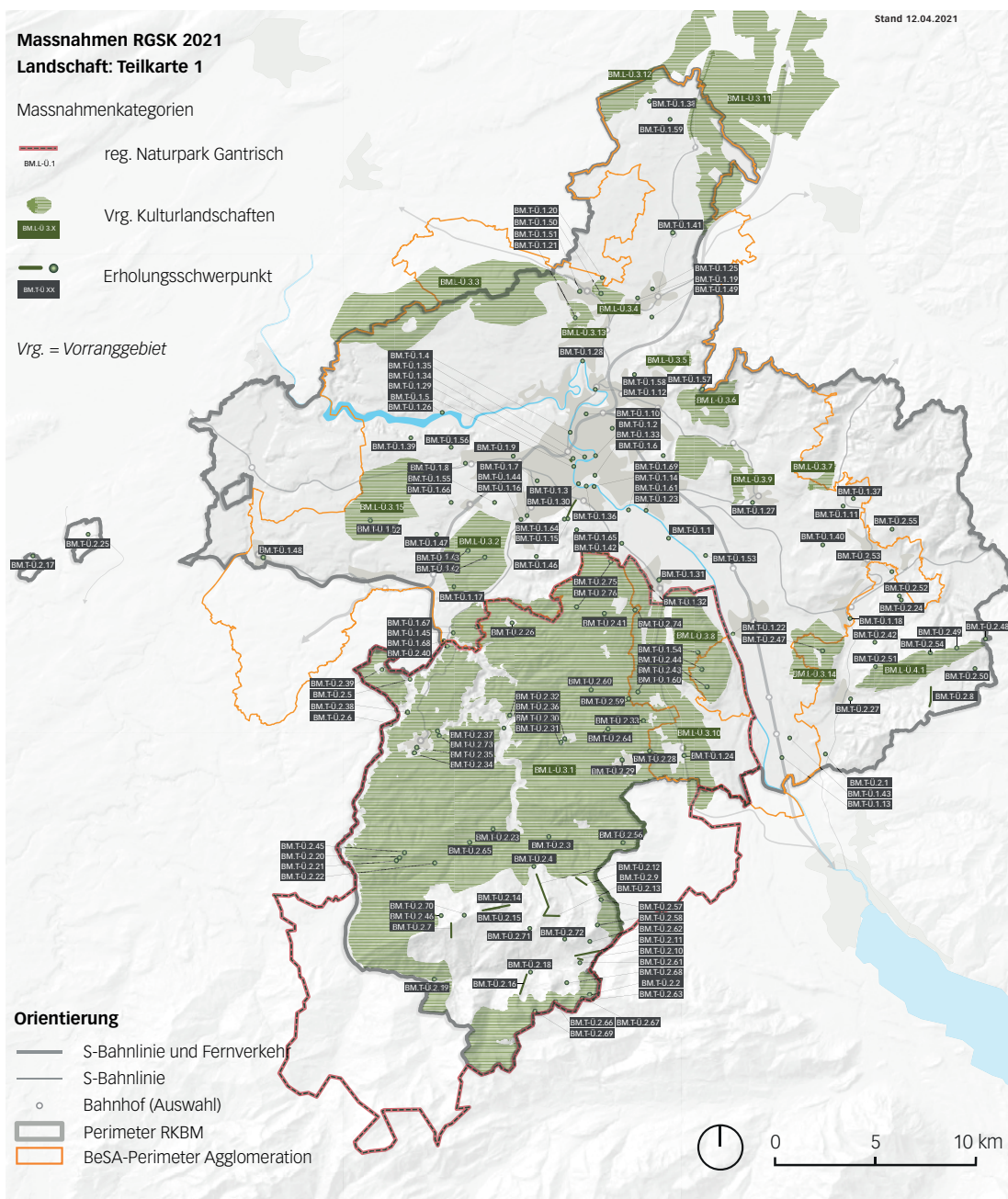


Abb. 75 Die verorteten Teilmassnahmen der Massnahmenblätter «Regionaler Naturpark Gantrisch», «Vorranggebiete Kulturlandschaften» und die «Erholungsschwerpunkte» der Region (vgl. folgende Tab.).



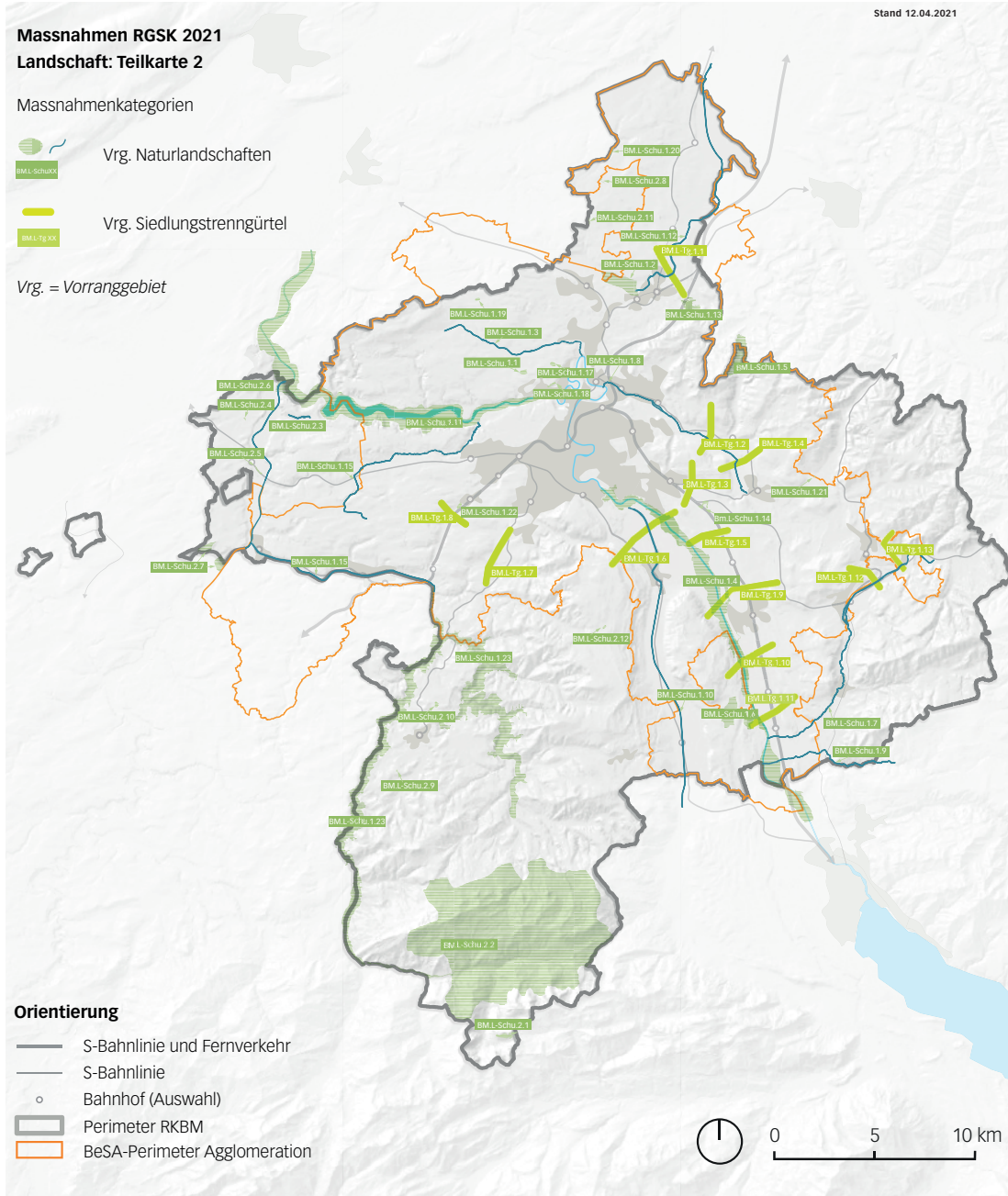


Abb. 76 Die verorteten Teilmassnahmen der Massnahmenblätter «Vorranggebiete Naturlandschaften» und «Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel» (vgl. folgende Tab.).



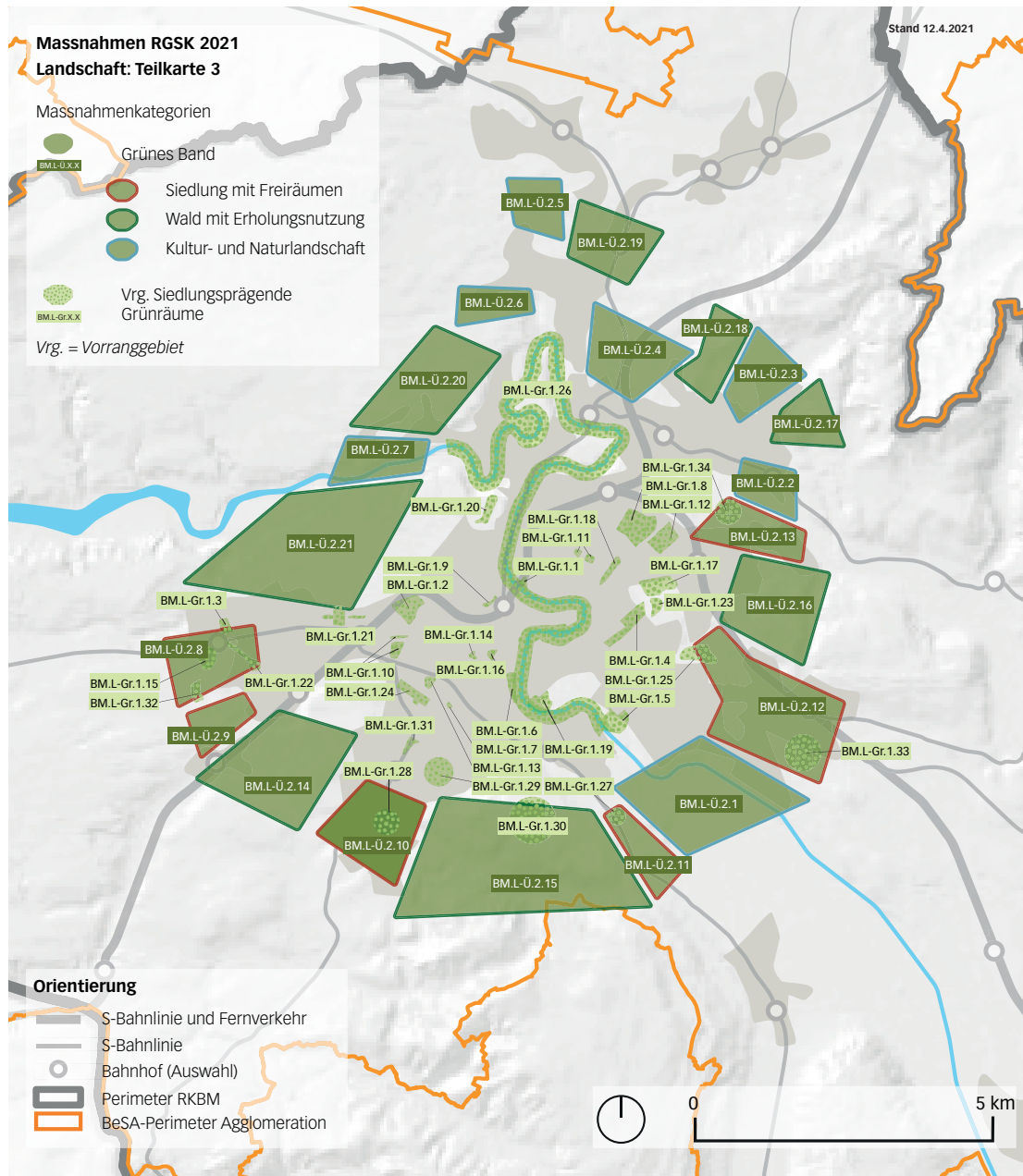


Abb. 77 Die verorteten Teilmassnahmen der Massnahmen «Grünes Band» und «Siedlungsprägende Grünräume» im RGSK 2021 (vgl. folgende Tabelle).

### Verknüpfung Teilstrategien Landschaft mit Massnahmen

Teilstrategien Landschaft	Massnahme	RGSK-Nr.	Priorität
Den RNP Gantrisch weiterentwickeln	Regionaler Naturpark (RNP) Gantrisch	BM.L-Ü.1	DA
Das Grüne Band in seinen Funktionen bewahren, nutzen, vernetzen oder für Freizeit und Naherholung gestalten und aufwerten	«Grünes Band»	BM.L-Ü.2	DA
Als Naherholungsräume erhalten und bzgl. ihren Landschaftsfunktionen aufwerten	Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume	BM.L-Gr.1	DA
Ökologisch wertvolle Landschaften und Gewässer schützen, pflegen und aufwerten; (extensive) Naherholungsnutzung lenken	Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer	BM.L-Schu.1/2	DA
In ihrer Charakteristik erhalten, bewirtschaften und pflegen, (extensive) Naherholungsnutzung lenken	Vorranggebiete Kulturlandschaften	BM.L-Ü.3/4	DA
Regional bedeutende Siedlungszäsuren erhalten und gestalten	Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel	BM.L-Tg.1	DA
Freizeit- und Erlebnisangebote sichern und mit Natur-/Landschaftsinteressen abstimmen	Erholungsschwerpunkte	BM.T-Ü.1/2	DA
-	Überarbeitung der regionalen Landschaftsinhalte	BM.L-Ü.5	A

Tab. 63 Verknüpfung der Teilstrategien Landschaft mit den Massnahmen(-paketen).  
 \* DA = Priorisierung der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets als Daueraufgabe

#### BM.L-Ü.1: Regionaler Naturpark Gantrisch

Mit der Auszeichnung als «Regionaler Naturpark Gantrisch» verfügt der Teilraum Gantrisch innerhalb der RKBM über einen Sonderstatus. Der Naturpark bietet bei geschickter Inwertsetzung nicht nur dem Gantrischgebiet, sondern der gesamten Region eine grosse Chance mit viel kreativem Spielraum.

Für die Entwicklung des Parks sind insbesondere in den Bereichen regionale Wertschöpfungsketten, Naherholung, Tourismus und Besucherlenkung raumplanerische Grundlagen notwendig, die den Rahmen des RGSK hinsichtlich Inhalt, Detaillierungsgrad und Bearbeitungstiefe übersteigen. Die räumlich relevanten Inhalte des «REK Naturpark Gantrisch» wurden bei der Erarbeitung des RGSK II insbesondere im Teil Landschaft beachtet. Eine systematische Überprüfung, welche Inhalte des REK auch behördenverbindlich im RGSK festgesetzt werden sollten, hat aber bisher nicht stattgefunden. Bei Bedarf ist dies im Rahmen einer Folgeplanung nach dem RGSK 2021 nachzuholen. Der Austausch zwischen dem Förderverein Region Gantrisch (FRG) und der RKBM ist zu fördern, um Synergien zu nutzen.

## BM.L-Ü.2: Grünes Band

Das Grüne Band ist eine konzeptionelle Abfolge von sensiblen Raumfenstern, die sich um das urbane Kerngebiet respektive um weite Teile der Stadt- und Siedlungslandschaft von Bern legen. Es dient der Vermittlung zwischen Stadt und Land und bildet den Übergang von weitgehend bebauten zu deutlich weniger bebauten Bereichen. Für das Grüne Band typisch sind die vielfältigen, sich oft gegenseitig überlagernden Nutzungen: Land- und Forstwirtschaft, Ökologie und Vernetzung, Freiräume und Parks, (Nah-)Erholung und Wohnen sowie Arbeiten.

Raumfenster-Typen	<p>Das Grüne Band besteht aus drei verschiedenen Typen von Raumfenstern:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Im Typ «Siedlungserweiterung mit Freiraum» ist im Rahmen von qualitätssichernden Verfahren jeweils mindestens ein siedlungsprägender Grünraum zu erhalten.</li><li>– Der Typ «Wald mit Erholungsnutzung» richtet sich nach den Massnahmen und Entwicklungsabsichten, die im regionalen Waldplan des Kantons Bern beschrieben sind.</li><li>– Der Typ «Kultur- und Naturlandschaft» beinhaltet von der landwirtschaftlichen Nutzung und der Natur (oft Gewässer) geprägte Räume entlang des Grünen Bands.</li></ul>
Aufgaben Gemeinden	<p>Die Gemeinden definieren in der Ortsplanung den Umgang mit dem Grünen Band. Sie sichern, insbesondere bei allfälligen Siedlungserweiterungen, die notwendigen Freiräume für das Grüne Band (z. B. durch Landschaftsschongebiete) und sehen spezifische Aufwertungsmassnahmen in den Bereichen Naherholung, Natur und Landwirtschaft vor. Dabei sind Verbindungselemente und die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr zu den Freiräumen sicherzustellen.</p>
Aufgaben RKBM	<p>Die RKBM unterstützt überkommunale Vorhaben, die neben der Naherholung auch Möglichkeiten zur ökologischen Aufwertung der Raumfenster aufzeigen.</p>
Modellvorhaben Grünes Band	<p>Die RKBM hat zusammen mit den beteiligten Gemeinden das «Modellvorhaben Grünes Band» (2020–2024) beim ARE eingereicht. Ziel ist der Aufbau einer gemeinsamen Plattform, um die Vielschichtigkeit der Landschaftsthematik verständlich und ansprechend zu vermitteln und Zugang zur Landschaft durch Beteiligung zu schaffen. Damit werden gesellschaftlich gewinnbringende Projekte und Massnahmen, aber auch die Einbindung und der Dialog zwischen verschiedenen Akteursgruppen unterstützt. 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.</p>

### **BM.L-Gr.1: Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume**

Siedlungsprägende Grünräume sind bestehende oder noch zu sichernde, parkähnliche oder landwirtschaftlich geprägte Freiräume von regionaler Bedeutung, die innerhalb oder am Rand der Stadt- und Siedlungslandschaft liegen.

Siedlungsprägende Grünräume können Bestandteil von Siedlungserweiterungen sein (z. B. im Raumtyp «Siedlungserweiterung mit Freiraum» des Grünen Bands). Ein solcher Fall erfordert aber eine besonders sorgfältige Planung und Entwicklung sowie qualitätssichernde Verfahren. Die parkähnlichen Freiräume werden als Naherholungsräume ausgebildet und auch unter Berücksichtigung von ökologischen und mikroklimatischen Zielsetzungen aufgewertet. Eine landwirtschaftliche Produktion ist nicht ausgeschlossen. Die Gemeinden sollen siedlungsprägende Grünräume im Rahmen der Ortsplanung grundeigentümergebunden sichern.

### **BM.L-Schu.1/2: Vorranggebiete Naturlandschaften**

Bei den Vorranggebieten Naturlandschaften handelt es sich um bundesrechtlich oder kantonale geschützte Landschaften (z. B. Moorlandschaften, Auengebiete, Naturschutzgebiete) sowie um Gewässer von regionaler Bedeutung. Der Nutzungsschwerpunkt ist der Erhalt der Natur und Landschaft von besonderer Qualität, von Schutz- und Freihaltegebieten, von Vernetzungsräumen und -korridoren. Die Vorranggebiete Naturlandschaften werden oft von Landwirten bewirtschaftet und gepflegt. Die Gebiete üben aufgrund ihrer Attraktivität eine starke Anziehungskraft auf Erholungssuchende aus.

Sowohl in den bereits geschützten Gebieten als auch entlang von Gewässern gelten meist übergeordnete Vorgaben und Gesetze, die durch Festlegungen im RGSK nicht tangiert werden. Die Gemeinden sind aufgefordert, den Umgang mit diesen aus ökologischer Sicht besonders wertvollen Gebieten im Rahmen ihrer Ortsplanungen zu regeln. Mögliche Massnahmen und Instrumente sind etwa die Biodiversitätsförderung entlang von Gewässern im Siedlungsgebiet, die überkommunal koordinierte Lenkung der Zugänglichkeit und der Naherholung sowie die Abstimmung von landwirtschaftlichen Interessen mit Aspekten des Natur- und Landschaftsschutzes.

### **BM.L-Ü.3/4: Vorranggebiete Kulturlandschaften**

Die Vorranggebiete Kulturlandschaften werden meist land- oder forstwirtschaftlich genutzt. Sie sind zudem durch Weiler, Hofgruppen und einzelne Ortschaften mit teilweise kulturhistorisch wertvollen Einzelbauten geprägt.

Die angestrebte Bewahrung und Entwicklung der Landschaftsqualitäten sind auf den Erhalt des Kulturlands und dessen flächendeckende Bewirtschaftung angewiesen. Der Nutzungsschwerpunkt liegt somit bei der landwirtschaftlichen Produktion und der Versorgung der Region mit frischen Produkten. Auch der ökologische Ausgleich in Vernetzungsräumen und -korridoren ist u. a. auf die landwirtschaftlichen Nutzflächen angewiesen

und wird mit den bestehenden Instrumenten (z. B. ökologische Vernetzungsprojekte) vielerorts bereits umgesetzt. Weiter dienen die Vorranggebiete Kulturlandschaften oft auch als Erholungsgebiete und Bewegungsräume für Freizeit- und Erlebnissuchende.

Abstimmung der  
baulichen  
Entwicklung

Um die ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten der Region Bern-Mittelland erhalten zu können, muss die bauliche Entwicklung konzentriert, sehr gezielt und sorgfältig erfolgen. Dies gilt insbesondere auch für Einzelobjekte in Gebieten ausserhalb der Bauzone, zum Beispiel im Streusiedlungsgebiet. Das Erstellen betriebsnotwendiger landwirtschaftlicher Bauten und Anlagen ist in der Regel weiterhin möglich. Hinsichtlich Standort, Dimension und Materialisierung sollen sie aber, mit Rücksicht auf die landschaftlichen Qualitäten, sorgfältig und in Abstimmung mit kommunalen Landschaftsplanungen entwickelt werden. Intensivlandwirtschaftszonen sind in Abstimmung mit den Vorgaben von Bund und Kanton möglich.

Aufgaben  
Gemeinden

Die Gemeinden sichern und entwickeln die Landschaftsqualitäten in enger Zusammenarbeit mit der Landwirtschaft. Dazu gehören die Begrenzung der Siedlungsentwicklung mit verbindlichen, kommunalen Siedlungsgrenzen und in der Regel mit der Ausscheidung der Vorranggebiete Kulturlandschaften als Landschaftsschutz- oder als Landschaftsschongebiete. Sie berücksichtigen dabei auch die Hinweise auf Landschaften mit besonderer Eigenart, Schönheit und Erholungswert oder naturnahen Lebensräumen. Es handelt sich dabei um die zusammengezogenen Aussagen aus den bestehenden regionalen Teilrichtplänen zu Landschaftsschon- und Landschaftsschutzgebieten, welche weiterhin im Koordinationsstand Zwischenergebnis gültig sind. In Abstimmung mit den prioritären land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen sowie den Schutzinteressen von Natur und Landschaft sind ferner Bewegungsräume für verschiedene Freizeit- und Erlebnisangebote, Velo- und Wanderwege, Ruheräume sowie Aussichtspunkte zu schaffen.

#### **BM.L-Tg.1: Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel**

Die Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel werden meist landwirtschaftlich, selten auch forstwirtschaftlich genutzt. Sie liegen im ländlichen Raum oder am Rand der Stadt- und Siedlungslandschaft und haben eine Mindestbreite von etwa 200 Metern. Es handelt sich um offene Landschaftsräume, welche für die Vernetzung wichtig sind und die Durchgängigkeit zwischen den Siedlungsräumen sowie die Weitsicht, zum Beispiel in die Berge, ermöglichen.

Die Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel sind zu erhalten, weiterhin land- oder forstwirtschaftlich zu nutzen und zum Schutz der noch bestehenden Siedlungstrennung sowie als Sichtkorridore frei von Landwirtschaftsbauten zu halten. Landwirtschaftliche Anlagen wie Obstbaumplantagen, die den Charakter der Siedlungstrennung nicht gefährden, sind weiterhin möglich. Andere Bauten und Anlagen für die landwirtschaftliche Nutzung können nur in begründeten Einzelfällen aufgrund einer sorgfältigen

Interessenabwägung und Standortevaluation innerhalb des Trenngürtels platziert werden. Die Gemeinden sichern die Siedlungstrenngürtel und legen deren genaue Lage im Rahmen von Ortsplanungen fest (z. B. durch die Aufnahme in das Entwicklungsleitbild und Festlegung von kommunalen Siedlungsgrenzen oder mit Landschaftsschutz- oder Landschaftsschongebieten).

#### **BM.T-Ü.1/2: Erholungsschwerpunkte**

Erholungsschwerpunkte sind Zielorte für Freizeit- und Erholungssuchende (z. B. Golfplätze, Aussichtspunkte, Baudenkmäler, Skilifte). Sie sind von (teil-)regionaler Bedeutung und haben teilweise erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen.

Im RGSK 2021 werden alle bekannten Erholungsschwerpunkte tabellarisch aufgeführt und in der Karte dargestellt (Koordinationsstand Vororientierung). Es handelt sich dabei vorderhand um eine nicht abschliessende Auflistung von Standorten mit zumindest überkommunaler Ausstrahlung. Für die Festlegung von spezifischen individuellen Zielvorstellungen (z. B. Verbesserung Erschliessung, Infrastruktur anpassen, Signalisation, Ausbau/Vergrösserung Kapazitäten) pro Standort fehlen der RKBM die notwendigen Informationen. Im Rahmen einer Folgeplanung ist deshalb zusammen mit dem Kanton und den Gemeinden zu prüfen, ob das Massnahmenblatt L8 in diese Richtung konkretisiert und weiterentwickelt werden soll.

Zusätzlich, und aus regionaler Sicht zumindest vorderhand mit höherer Priorität, sind verschiedene übergeordnete Massnahmen enthalten. Dabei geht es insbesondere um die Lancierung von überkommunalen Konzepten zur Lösung von Konflikten bezüglich Parkierung und Littering. Weiter sind die Infrastruktur und die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr, aber auch mit dem ÖV zu überprüfen und bei Bedarf zu optimieren. Sensibilisierung, Information und Signalisation sind weitere Themen, die besonders bei hoch frequentierten Erholungsschwerpunkten oder einer Häufung von Standorten überkommunal angegangen werden sollten.

#### **BM.L-Ü.5: Überarbeitung der regionalen Landschaftsinhalte**

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.

## 7.4 Verkehr und Mobilität

Massnahmen- kategorie	<p>Im RGSK 2021 wurde konsequenter geprüft, welches Verkehrsmittel der Auslöser für ein Projekt ist. So wurden beispielsweise in den vorangegangenen Generationen Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) in den meisten Fällen der Kategorie MIV (Aufwertung/Sicherheit) zugeteilt. In der neuen RGSK-Generation ist hingegen unter anderem der Veloverkehr (Schliessen Netzlücke, Trennung/Sicherheit/Aufwertung für Veloverkehr, Umsetzung Velohauptroute) sehr oft der Auslöser für eine Gesamtbetrachtung und Umgestaltung des Strassenabschnitts, weshalb nun vermehrt BGK im Fuss- und Veloverkehr («LV») auftauchen.</p>
Massnahmen zur multimodalen Mobili- tät in verschiedenen Kategorien	<p>Im Zuge des neuen Strategieelements «Vernetzen» der 4V-Strategie liegt ein Fokus auf einer vernetzten, multimodalen Mobilität. Im klassischen Sinne wird diese der Kategorie der kombinierten Mobilität zugeschrieben. Da ein nicht unerheblicher Teil der Massnahmen für eine kombinierte Mobilität beispielsweise auf die Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs entfällt, müssen mehrere Kategorien zusammenhängend und im Sinne der multimodalen Mobilität betrachtet werden.</p> <p>In den Massnahmenlisten findet jedoch im Sinne der kohärenten Systematik des RGSK eine Zuordnung zu den unterschiedlichen Massnahmenkategorien (MIV, ÖV, LV, KM, NM) statt.</p>
Studien	<p>Um die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebots der Region Bern für die nächsten Jahre planen und das prognostizierte Mobilitätswachstum – vor allem im öffentlichen Verkehr – bewältigen zu können, ist die Bearbeitung von massgebenden Studien und Konzepten 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.</p>
Nationale Massnahmen	<p>Die Schnittstellen der regionalen zu den nationalen Massnahmen werden in den jeweiligen Beschrieben in den Massnahmenblättern aufgegriffen. Im Bereich MIV, ÖV und NM werden die Abhängigkeiten anhand von separaten Listen dargestellt. Für weiterführende Informationen siehe auch Dokumentationsblätter zu den nationalen Massnahmen.</p>
Regionale Identität: Gemeinden stärker vernetzen	<p>Im RGSK 2021 wird das regionale Denken und Planen zunehmend gefordert und gestärkt. Aufbauend auf den Inhalten und Massnahmen der vorangegangenen Generationen der RGSK, wird zukünftig die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, dem Kanton, der Region und weiteren Interessensvertretern ein noch stärkerer Bestandteil der Raum- und Verkehrsentwicklung sein müssen. Verkehrsnetze und Mobilitätsangebote enden nicht an Gemeindegrenzen, sondern bilden eine gemeinsame Basis der regionalen Mobilität. Hierfür bedarf es einer überkommunalen Zusammenarbeit durch gemeinsame oder aufeinander abgestimmte Prozesse.</p>

#### 7.4.1 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz	<p>Siedlungsverträgliche Hauptverkehrsachsen mit Fokus Verbesserung Fuss- und Veloverkehr (Agglomeration)</p> <p>Es sind Massnahmen enthalten, welche zur Erfüllung physischer oder qualitativer Handlungsbedürfnisse im regionalen Fuss- und Veloverkehr-netz beitragen. Diese weisen einen bedeutenden Infrastrukturbedarf aus, führen aber zu einer Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrsanteils am Modal Split und ermöglichen durch kurze und attraktive Wege eine deutliche Verbesserung der Netzqualität. Diese Massnahmen befinden sich prioritär in der Kernagglomeration, wo das Potenzial für Verbesserungen am Basis-netz am höchsten ist. Elemente können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Umgestaltungen von Plätzen und Strassenräumen, um z. B. Verkehrsachsen zum städtischen Strassenraum für Begegnung auszugestalten, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Trennwirkung zu reduzieren.</li><li>– Sanierung von Strassenräumen, um die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.</li><li>– Neue Unter-/Überführungen für den Fuss- und Veloverkehr, welche der Trennwirkung von Bahntrassees oder Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen entgegenwirken und die Verbindung von Quartieren, Stadtteilen und Gemeinden ermöglichen.</li></ul>
Veloparkierung	<p>In der Kernagglomeration wird im Zuge des stetig steigenden Veloanteils am Modal Split sowie der Zielsetzung, multimodale Drehscheiben mit Mobilitätszentren und Umsteigehubs zu entwickeln, bei wichtigen Umsteigeknoten das Veloparkierungsangebot sukzessiv ausgebaut. Entlang der Zufahrtskorridore der S-Bahn sowie am Rand des urbanen Kerngebiets werden bestehende B+R-Anlagen bei Bedarf erweitert.</p>
Velohauptrouten	<p>Aufbauend auf der Planung der letzten Generationen des RGSK Bern-Mittelland respektive des Agglomerationsprogramms Bern sind weitere Massnahmen zur Erstellung oder Planung von Velohauptrouten enthalten. Die Velohauptrouten und Tangentialverbindungen weisen eine hohe Kapazität auf, erlauben hohe Geschwindigkeiten und bieten eine gute Fahrqualität für Velos und E-Bikes. Sie sind auf sicheren, direkten und möglichst durchgehenden Radwegen angelegt, die die Region mit dem urbanen Kerngebiet über Distanzen von 10 bis 15 Kilometern verbinden. Für die Gestaltung sind in der Region möglichst einheitliche Standards anzustreben. Die Velohauptrouten – wie auch die Velodrehscheiben – werden einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung des Veloverkehrsanteils in der Region und zur Entlastung der hochfrequentierten MIV- und ÖV-Achsen leisten. Sie sollen deshalb sukzessiv umgesetzt und das Netz anhand von Studien weiterentwickelt werden.</p>
Leitbild Fuss- und Veloverkehr RKBM	<p>Die Region Bern-Mittelland hat 2012 ihr «Leitbild zur Langsamverkehrsplanung» erstellt. Seitdem hat sich insbesondere bei der Velonetzplanung von Gemeinden, Region und dem Kanton viel verändert (u. a. Konzept der Velohauptrouten, Aktualisierung Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern).</p>



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/Freizeitrouten inkl. Mountainbike-/Downhill-Routen; Klärung Umgang mit Thema Fussverkehr.

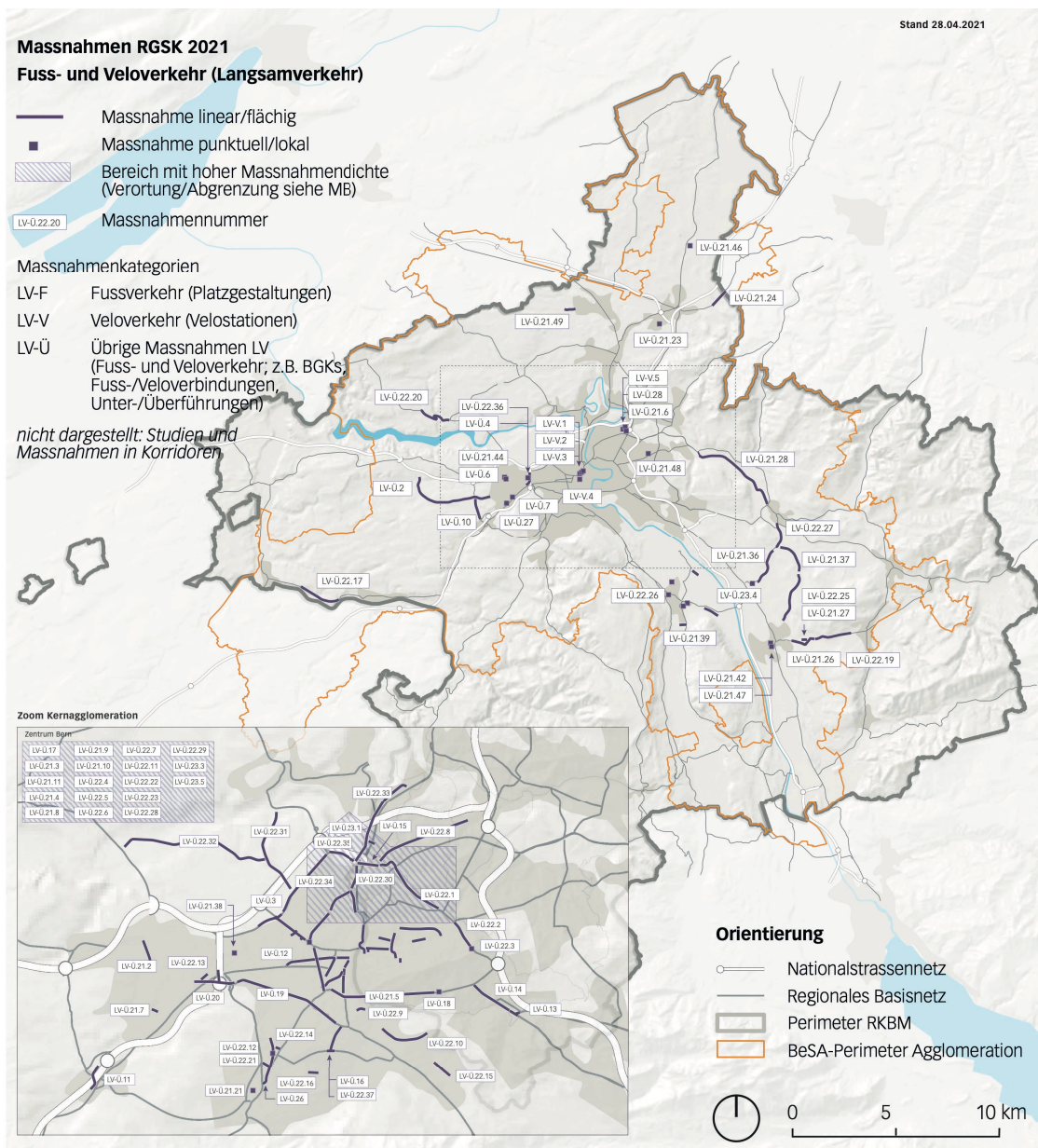


Abb. 78 Die verorteten Massnahmen Fuss- und Veloverkehr des RGSK 2021.

### Massnahmenliste Fuss- und Veloverkehr

Strategie Fuss/Velo	Massnahme	RGSK-Nr.	Priorität
Sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz – Netz	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlerstrasse	LV-F.1	B
	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schützenmatte	LV-F.2	A
	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz	LV-F.3	A
	Stadt Bern, Fuss- und Radweg Bottigenstrasse	LV-Ü.2	B
	Stadt Bern, BGK Murtenstrasse	LV-Ü.3	B
	Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen	LV-Ü.4	A
	Stadt Bern, S-Bahn-Station Bümpliz Nord, Verbreiterung und Aufwertung Bahnunterführung	LV-Ü.6	A
	Stadt Bern, Veloquerung Bahnhof Bümpliz Süd	LV-Ü.7	C
	Stadt Bern, Köniz; Niederbottigen/Niederwangen: Regionale Verbindung Riedmoosstrasse–Moosweg	LV-Ü.10	A
	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Juch/Hallmatt–Rehag (UF/ÜF)	LV-Ü.11	A
	Stadt Bern, BGK Effingerstrasse, Abschnitt Belpstrasse–Loryplatz	LV-Ü.12	B
	Stadt Bern, Egghölzli	LV-Ü.13	A
	Stadt Bern, BGK Muristrasse	LV-Ü.14	B
	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Breitenrain–Länggasse	LV-Ü.15	B
	Stadt Bern - Köniz, Morillonstrasse/Bahnübergang BLS	LV-Ü.16	C
	Stadt Bern, BGK Bollwerk Umgestaltung	LV-Ü.17	C
	Stadt Bern, BGK Thunplatz	LV-Ü.18	B
	Stadt Bern, Alternative Veloroute abseits der Weissensteinstrasse	LV-Ü.19	C
	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Autobahnanschluss Bern Bümpliz	LV-Ü.20	C
	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6	LV-Ü.26	B
	Stadt Bern, Bern Bümpliz Süd, Fuss-/Veloverbindung Freiburgstrasse–Lagerhausweg/Wangenstrasse	LV-Ü.27	B
	Stadt Bern, Personenunterführung Wankdorf–Veloverbindung und Velostation	LV-Ü.28	C
	Stadt Bern, Attraktivierung der Fusswegverbindung Fellergut–Station Bümpliz Nord–Fellerstrasse–Tscharnergut	LV-Ü.21.2	A
	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Postgasse	LV-Ü.21.3	A
Stadt Bern, Sanierung Effingerstrasse mit Umbau Haltestelle Kocherpark	LV-Ü.21.4	A	
Stadt Bern, BGK Eigerstrasse–Kirchenfeldstrasse	LV-Ü.21.5	A	
Stadt Bern, Stauffacherstrasse, Abschnitt Neuenschwanderstrasse–Papiermühlestrasse	LV-Ü.21.6	A	
Stadt Bern, BGK Statthalterstrasse	LV-Ü.21.7	A	
Köniz, Fuss-/Veloverbindung S-Bahn-Haltestelle Köniz–Sägestrasse	LV-Ü.21.21	A	
Moosseedorf, Fuss- und Veloverbindung Unterweg–Sandstrasse	LV-Ü.21.23	A	
Bäriswil, Verlängerung Radweg	LV-Ü.21.24	A	

Strategie Fuss/Velo	Massnahme	RGSK-Nr.	Priorität
	Münsingen, Ortsdurchfahrt Tägertschi Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr	LV-Ü.21.26	A
	Münsingen, Neue Veloverbindung Thalmatt–Tägertschi	LV-Ü.21.27	A
	Umsetzung Velohauptroute Worb – Deisswil	LV-Ü.21.28	A
	Münsingen, Fuss- und Veloverbindung Trimstein–Worb	LV-Ü.21.37	A
	Stadt Bern, Anschlussstrecken an die Fuss- und Veloverbindung Passerelle Steigerhubel	LV-Ü.21.38	A
	Belp, Schliessen Netzlücken Fuss- und Velowegenetz, 1. Etappe	LV-Ü.21.39	A
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zugang und Querung Fuss- und Veloverkehr Bahnhof Nord	LV-Ü.21.42	A
	Diemerswil, Fuss- und Velosicherheit Buchsi-/Oberdorfstrasse	LV-Ü.21.49	A
	Köniz, Fuss-/Velounterführung Stationsstrasse	LV-Ü.22.12	B
	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Bahnhofweg	LV-Ü.22.13	B
	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, Thomasweg–Kohlenweg	LV-Ü.22.14	B
	Köniz Wabern, Fuss-/Veloverbindung Weyergut	LV-Ü.22.15	B
	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Feldrain- und Chasseralstrasse	LV-Ü.22.16	B
	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Neuhausplatz–Liebefeldpark	LV-Ü.22.21	B
	Münsingen, Fuss- und Veloverbindung Trimstein–Münsingen	LV-Ü.22.25	B
	Belp, Schliessen Netzlücken Fuss- und Velowegenetz, 2. Etappe	LV-Ü.22.26	B
	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schauplatzgasse/Gurtengasse/Amtshausgasse	LV-Ü.22.28	B
	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Zeughausgasse	LV-Ü.22.29	B
	Stadt Bern, BGK Morillonstrasse	LV-Ü.22.37	B
	Stadt Bern, Aarezugänge Länggasse, Viererfeld	LV-Ü.23.1	C
	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Matte–Kirchenfeld	LV-Ü.23.3	C
	Stadt Bern, Aufwertung Altenbergstrasse für den Fussverkehr	LV-Ü.23.5	C
Sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Zugang Länggasse, Aufwertung Velostation Post-Parc	LV-V.1	A
–			
Veloparkierung	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, B-Horizont	LV-V.2	B
	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, C-Horizont	LV-V.3	C
	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Hirschengraben	LV-V.4	A
	Stadt Bern, Velostation 2, S-Bahn-Haltestelle Wankdorf	LV-V.5	A
	Stadt Bern, Veloparkierung S-Bahn-Station Bümpliz Nord	LV-Ü.21.44	A
	Agglomeration Bern, B+R-Anlagen	LV-Ü.21.45	A
	Jegenstorf, Veloparkierung Bahnhof Jegenstorf	LV-Ü.21.46	A
	Münsingen, Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen	LV-Ü.21.47	A
	Stadt Bern, Velostation S-Bahn-Haltestellen Europaplatz	LV-Ü.22.36	B
Velohaupttrouten und Tangentialverbindungen	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 16 Bühlstrasse: Fahrradstrasse	LV-Ü.21.8	A
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 17 Mittelstrasse; Teil Begegnungszone	LV-Ü.21.9	A
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 112 Neubrückstrasse bis Bierhübeli	LV-Ü.21.10	A

Strategie Fuss/Velo	Massnahme	RGSK-Nr.	Priorität
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 123 Querung Schauplatzgasse–Bahnhofplatz; Raum Bahnhofplatz–Bollwerk	LV-Ü.21.11	A
	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Tägertschi–Konolfingen–Biglen–Zäziwil, Etappe 1	LV-Ü.21.29	A
	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Gürbetal, Etappe 1	LV-Ü.21.30	A
	Umsetzung Tangentialverbindung Kehrsatz–Belp Zentrum/Belp Flughafen–Münsingen, Etappe 1	LV-Ü.21.31	A
	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Raum Zollikofen, Etappe 1	LV-Ü.21.32	A
	Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Halenbrücke–Uettligen/Ortschwaben, Etappe 1	LV-Ü.21.35	A
	Rubigen-Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs; Ortsausgang bis Worb SBB	LV-Ü.21.36	A
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 2 Wylerstrasse–Spitalackerstrasse; Fahrradstrasse	LV-Ü.22.1	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 4 Laubeggstrasse; ab Ostermündigenstrasse bis Schlosshaldenstrasse	LV-Ü.22.2	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 5 Knoten Laubeggstrasse/Schlosshaldenstrasse	LV-Ü.22.3	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 51 Monbijoustrasse; ab Effingerstrasse bis Haltestelle Monbijou	LV-Ü.22.4	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 52 Bereich Haltestelle Monbijou (Tram, Bus, Velo) bis Knoten Monbijoustrasse/Schwarztorstrasse	LV-Ü.22.5	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 53 Monbijoustrasse; ab Schwarztorstrasse bis Eigerstrasse	LV-Ü.22.6	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 60 Monbijoustrasse–Mühlemattstrasse	LV-Ü.22.7	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 403 Scheibenstrasse, Stauffacherstrasse (ab Wylerbad bis Wankdorf City 1)	LV-Ü.22.8	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 404 Verbindung Bürenstrasse–Sandrainstrasse	LV-Ü.22.9	B
	Stadt Bern, 405 Aareweg	LV-Ü.22.10	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 406 Brücke Bühlstasse	LV-Ü.22.11	B
	Umsetzung Velohaupttroute Neueneegg–Laupen, Abschnitt 4.2 Wydenrain–Ramsere	LV-Ü.22.17	B
	Tägertschi–Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit	LV-Ü.22.19	B
	Wohlen bei Bern, Velomassnahmen Wohlen–Illiswil	LV-Ü.22.20	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 14 Zieglerstrasse (Eigerplatz–Inselplatz)	LV-Ü.22.22	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 125 Verbindung Kornhausbrücke–Kirchenfeldbrücke	LV-Ü.22.23	B
	Worb, Rubigenstrasse, Sicherheit des Veloverkehrs	LV-Ü.22.27	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 18 Engestrasse bis Fuss-/Velo-Verbindung Breitenrain–Länggasse	LV-Ü.22.30	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 102 Halenstrasse; Alltagsveloroute	LV-Ü.22.31	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 103 Nationale Veloroute 8 durch Bremgartenwald Richtung Wohlen; Alltagsveloroute	LV-Ü.22.32	B

Strategie Fuss/Velo	Massnahme	RGSK-Nr.	Priorität
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 113 Engestrasse, Reichenbachstrasse, Kastellweg; Zufahrtsroute Fuss-/Veloüberbindung Breitenrain-Länggasse	LV-Ü.22.33	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 401 Bremgartenstrasse	LV-Ü.22.34	B
	Stadt Bern, Velohaupttrouten: 402 Erschliessung Viererfeld-Engestrasse	LV-Ü.22.35	B
	Rubigen-Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs, Kreisel Rubigen bis Unterführung	LV-Ü.23.4	C
Studien	Region Bern-Mittelland, Studie Leitbild Fuss- und Veloverkehr RKBM	LV-Ü.24.1	Ae
	Region Bern-Mittelland, Studie Tangentialverbindung Schwarzenburg-Kirchdorf	LV-Ü.24.2	Ae
	Region Bern-Mittelland, Studie Velohauptroute Bern-Rubigen (-Münsingen)	LV-Ü.24.3	Ae
	Region Bern-Mittelland, Studie Netzlücken Velohaupttrouten	LV-Ü.24.4	Ae
	Region Bern-Mittelland, Studie Velodrehscheiben	LV-Ü.24.5	Ae
	Region Bern-Mittelland, Studie Uferweg Wohlensee für Fuss- und Veloverkehr	LV-Ü.24.6	Ae
	Region Bern-Mittelland, Studie Velohauptroute Münsingen-Thun	LV-Ü.24.7	Ae
Dokumentationsblätter	Velohaupttrouten Korridor Tägertschi-Konolfingen-Biglen-Zäziwil	LV-Ü.30	Ae
	Velohaupttrouten Korridor Gürbetal	LV-Ü.31	Ae
	Tangentialverbindung Kehrsatz-Belp Zentrum/Belp Flughafen-Münsingen	LV-Ü.32	Ae
	Velohaupttrouten Korridor Raum Zollikofen	LV-Ü.33	Ae
	Velohaupttrouten Korridor Halenbrücke-Uetligen/Ortschwaben	LV-Ü.34	Ae

Tab. 64 Verknüpfung der Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr mit den Massnahmen.

#### 7.4.2 Massnahmen Öffentlicher Verkehr

Um das bis 2040 prognostizierte Verkehrswachstum im öffentlichen Verkehr bewältigen zu können und die Benutzung der kombinierten Mobilität zu fördern, bedarf es Massnahmen, welche

- das Netz bedarfsgerecht weiterentwickeln,
- die Betriebsqualität gewährleisten,
- eine gute Verknüpfung/Umsteigesituation von Bus und Bahn erzielen,
- sowie die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen.

Tram/Bus

Das Tram- und Busangebot wird sowohl im städtischen als auch im ländlichen Gebiet dank Taktverdichtungen, Anpassungen der Betriebszeiten und Linienverknüpfungen kontinuierlich und bedarfsgerecht verbessert. Dabei sollen auch bessere Verbindungen zwischen der S-Bahn und den städtischen Feinverteilern beziehungsweise den regionalen Buslinien entstehen. Auch die Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und Korridoren sollen verbessert werden.

In der Innenstadt von Bern soll eine zweite Tramachse realisiert werden. Diese schafft eine Netzredundanz zur Aufrechterhaltung des Trambetriebs bei Betriebsstörungen und -unterbrüchen und ermöglicht zudem eine Reduktion der ÖV-Belastung auf den Hauptgassen (Spital- und Marktgasse) und am Hirschengraben. Die Umstellung von Bus- auf Trambetrieb ist auf der Achse Länggasse–Bern Bahnhof geplant, wo die Kapazitätsgrenze mit dem Bus erreicht ist.

Elektrifizierung

Entsprechend der Teilstrategie Verkehr und Mobilität, dass der Verkehr siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutral bewältigt werden kann, sind Massnahmen zur weiteren Elektrifizierung von Buslinien vorgesehen.

ÖV-Knotenpunkte

In der Agglomeration Bern ist die Aufwertung von ÖV-Knotenpunkten geplant (z. B. Kleinwabern, Liebefeld, Niederwangen, Ostermundigen, Belp und Münsingen). Damit können attraktive Mobilitäts- und Transportketten mit optimalen Umsteigebeziehungen und -verhältnissen zwischen der S-Bahn und den Feinverteilern Tram, Bus und Fuss- und Veloverkehr angeboten werden. Die Zugänglichkeit der ÖV-Knotenpunkte wird für den Fuss- und Veloverkehr sichergestellt und verbessert. Zudem wird im Umfeld dieser Knoten eine Verdichtung des Siedlungsgebiets angestrebt. Der Ausbau der Veloparkierung und Neubau von Velostationen ist Bestandteil der Aufwertung von ÖV-Knoten (siehe Fuss- und Veloverkehr/Langsamverkehr).

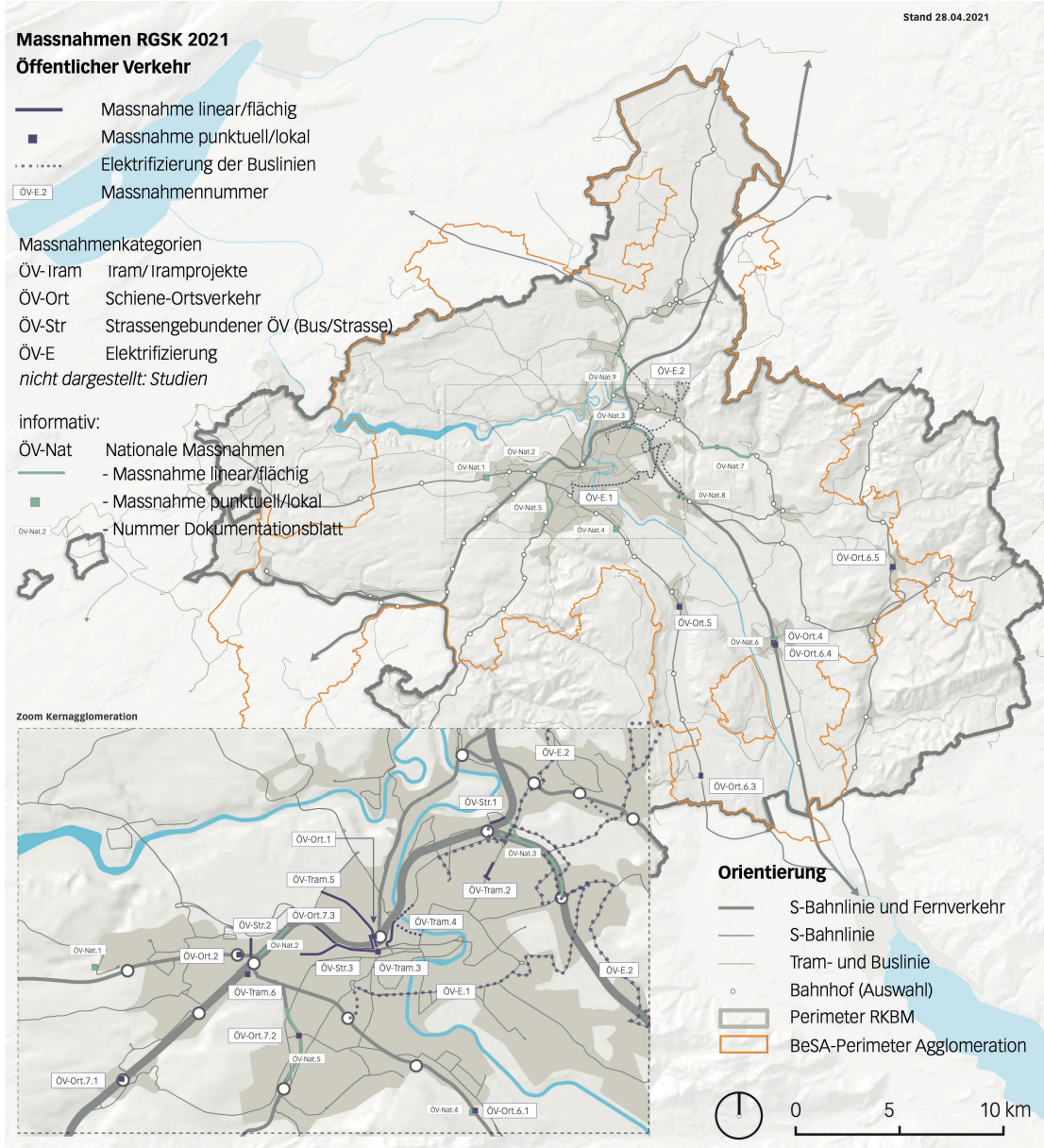


Abb. 79 Die verorteten Massnahmen Öffentlicher Verkehr des RGSK 2021.



### Massnahmenliste Öffentlicher Verkehr

Teilstrategie ÖV	Massnahme	RGSK-Nr.	Priorität
Weiterentwicklung ÖV-Netz	Stadt Bern, neue Haltestelle Guisanplatz	ÖV-Tram.2	A
–	Stadt Bern, 2. Tramachse West	ÖV-Tram.3	B
–	Stadt Bern, 2. Tramachse Ost	ÖV-Tram.4	C
Netzausbau/Verbesserung Betriebsstabilität	Stadt Bern, Tram Länggasse	ÖV-Tram.5	C
	Stadt Bern, Neues Tramdepot Bern West	ÖV-Tram.6	C
	Stadt Bern, Bus-/LV-Verbindung Neuenschwanderstrasse	ÖV-Str.1	A
	Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viadukts A12 Ausserholligen	ÖV-Str.2	A
	Stadt Bern, ÖV-Erschliessung Inselareal	ÖV-Str.3	B
	Stadt Bern, Elektrifizierung Buslinie 28	ÖV-E.1	A
	Agglomeration Bern, Elektrifizierung Buslinien 38, 41, 44, 46 und 47	ÖV-E.2	A
Weiterentwicklung ÖV-Netz	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 1: Baustein 4	ÖV-Ort.1	A
–	Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöcker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge	ÖV-Ort.2	A
Aufwertung Haltestellen/ Verbesserung Zugang/ Umsteigebeziehung	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West	ÖV-Ort.4	A
	Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp	ÖV-Ort.5	B
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	ÖV-Ort.6.1	A
	Thurnen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Thurnen	ÖV-Ort.6.3	A
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof	ÖV-Ort.6.4	A
	Grosshöchstetten, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Grosshöchstetten	ÖV-Ort.6.5	A
	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen	ÖV-Ort.7.1	B
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	ÖV-Ort.7.2	B
–	Stadt Bern, Umstellung der Linie 101 auf Doppelgelenkbus	ÖV-Ort.7.3	B
Studien	Region Bern-Mittelland, Studie Verbesserung ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum	ÖV-Ü.1.1	Ae
	Region Bern-Mittelland, Studie für Regionales Angebotskonzept 2026–2029	ÖV-Ü.1.3	Ae

Tab. 65 Verknüpfung der Teilstrategien Öffentlicher Verkehr mit den Massnahmen.

Nationale  
 Massnahmen ÖV

Im Rahmen der unterschiedlichen ÖV-Programme, die durch den Bahninfrastrukturfonds finanziert werden, wie z. B. die Ausbauschnitte zum strategischen Entwicklungsprogramm STEP und der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB, werden auch in der Region Bern-Mittelland diverse Massnahmen im öffentlichen Verkehr angegangen, um die Zugänglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr aufzuwerten und die Umsteigebeziehungen an den ÖV-Knotenpunkten zu optimieren. Für weiterführende Informationen siehe auch Dokumentationsblätter zu den nationalen Massnahmen im Öffentlichen Verkehr, BM.ÖV-Nat.1–9.



RGSK 2021/Agglomerationsprogramm Bern				
Massnahme	nationale Referenznr.	RGSK-Nr.	Massnahme	ARE-Code/MB
Bern Brünnen, Wendegleis Bern, Holligen–Entflechtung	AS25G0001B2 AS25F0001IA	ÖV-Nat.1 ÖV-Nat.2	<i>Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern, 1. Ausbauschnitt Teil 1.1, 1.3a, 1.3b, Teil 2.2</i>	
			Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern, 1. Ausbauschnitt, Teil 1.4	ÖV-Ort.1
			Stadt Bern, Anschlussstrecken an die Fuss- und Veloverbindung Passerelle Steigerhubel	LV-Ü.21.38
			Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge	ÖV-Ort.2
			Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viaduktes A12 Ausserholligen	ÖV-Str.2
Wankdorf Süd–Ostermündigen, Entflechtung	AS25G0001IA	ÖV-Nat.3	Ostermündigen, Bahnhof Ostermündigen, PU Nord	LV-Ü.21.48
BLS, Haltestelle Kleinwabern	AS35C04BLS01	ÖV-Nat.4	<i>Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern</i>	0351.3.058
			Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	ÖV-Ort.6.1
Vidmarhallen–Liebefeld–Köniz Doppelspurausbau	AS35B08BLS02	ÖV-Nat.5	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	ÖV-Ort.7.2
			Köniz, Fuss-/Velounterführung Stationsstrasse	LV-Ü.22.12
			Köniz, Fuss-/Veloverbindung S-Bahn-Haltestelle Köniz–Sägestrasse	LV-Ü.21.21
			Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6	LV-Ü.26
			Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, Thomasweg–Kohlenweg	LV-Ü.22.14
Münsingen, Wendegleis	AS25G0001IC	ÖV-Nat.6	<i>Münsingen, LV-Verbindung Bahnhof Süd</i>	0351.3.076
			<i>Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West</i>	ÖV-Ort.4.6
			<i>Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zugang und Querung Fuss- und Veloverkehr Bahnhof Nord</i>	LV-Ü.21.42
			<i>Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof</i>	ÖV-Ort.6.4
RBS, Bern–Deisswil Angebotsausbau Personenverkehr HVZ	AS35B09RBS01	ÖV-Nat.7	–	–
RBS, Bern–Gümligen Siloah Taktverdichtung HVZ	AS35B09RBS02	ÖV-Nat.8	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	MIV-K.1
RBS, Bern–Zollikofen Angebotsausbau Personenverkehr HVZ	AS35B09RBS01	ÖV-Nat.9	–	–

Tab. 66 Massnahmen ÖV mit Bezug zu übergeordneten Projekten im öffentlichen Verkehr.

### 7.4.3 Massnahmen Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr weist ein dichtes Netz auf, welches die Gemeinden und Zentren der Region miteinander verbindet. Ein sicheres, siedlungsverträgliches und funktionierendes Strassennetz stellt ein wichtiges Ziel der Massnahmen dar. Massnahmen auf dem Strassennetz greifen jedoch zu kurz, wenn sie nur den motorisierten Verkehr thematisieren. Grundsätzlich wird in jeder Planung eine ganzheitliche Sicht eingenommen: Es werden sowohl der motorisierte Individualverkehr, der Fuss- und Veloverkehr wie auch der strassengebundene, öffentliche Verkehr analysiert und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Diese integrale Sichtweise kommt auch bei den Massnahmen zum Tragen.

Siedlungsverträgliche Strassenräume

Die konsequente Umsetzung des «Berner Modells» zur verträglichen Gestaltung von Ortsdurchfahrten, Stadtstrassen, Stadtteilzentren und Plätzen erhöht die Attraktivität und Verkehrssicherheit für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr, führt zu einem besseren Verkehrsablauf und entlastet die Bevölkerung von Lärm und Luftverschmutzung. Die Aufwertung des öffentlichen Aussenraums erhöht die Lebensqualität zum Wohnen und Arbeiten. Viele dieser Massnahmen betreffen Ortsdurchfahrten in der Agglomeration und im ländlichen Raum. Im Korridor Wangental wird an Massnahmen aus dem RGSK I angeknüpft und eine zusammenhängende Sanierung der Freiburgstrasse anvisiert.

Erschliessung

Um Entwicklungspotenziale ausreichend nutzen und bereits stark frequentierte Ortsdurchfahrten entlasten zu können, werden Massnahmen für eine optimierte Erschliessung von Entwicklungsgebieten umgesetzt.

Optimierung Verkehrsführung/  
Kapazitätssteigerung

Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit 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 (z. B. an Knoten).

Grossräumige Kapazitätserweiterungen im Sinne von Umfahrungsstrassen, die Verkehrsprobleme nicht lösen, sondern v.a. verlagern würden, stehen in der Region Bern-Mittelland nicht im Vordergrund.

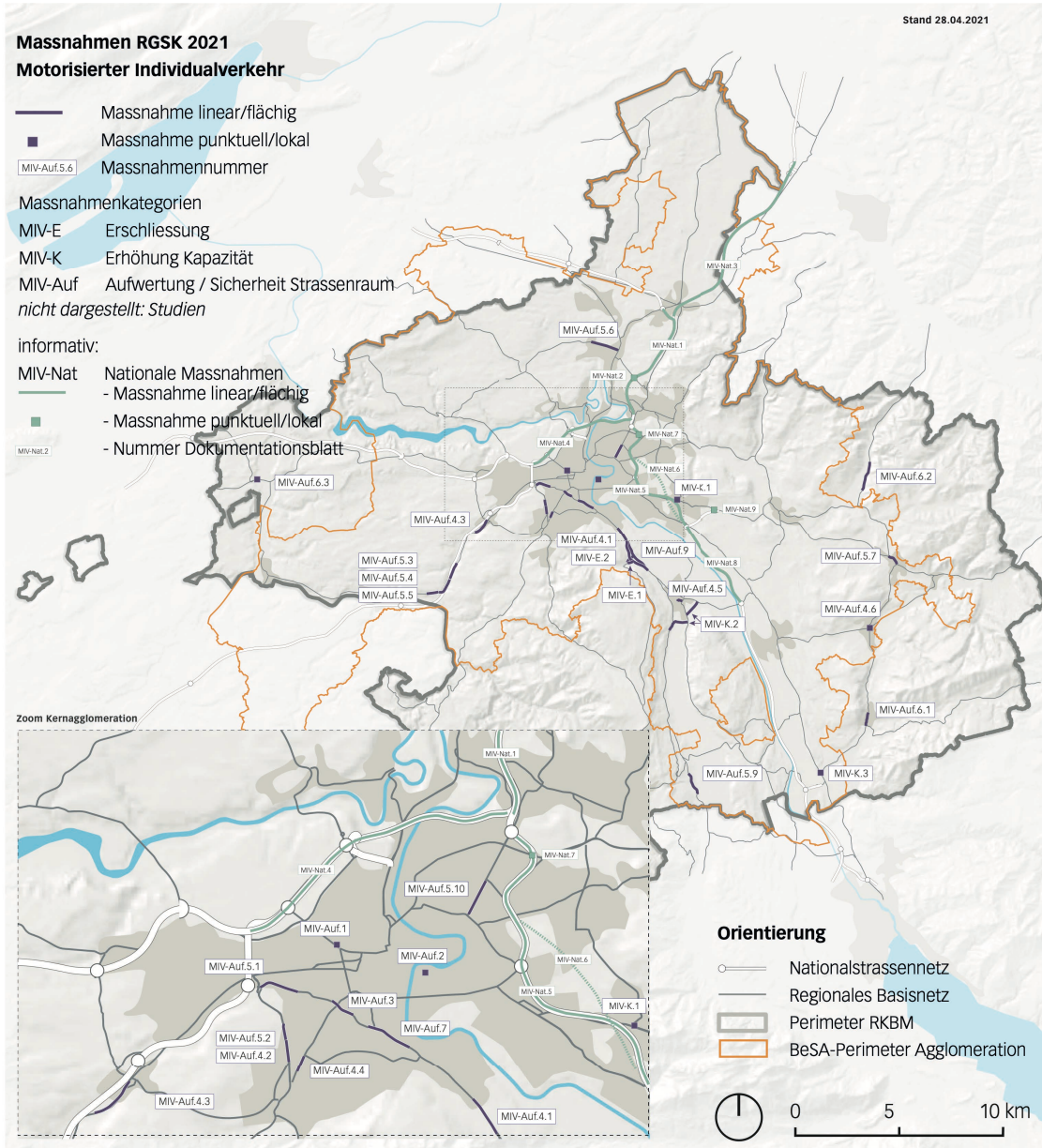


Abb. 80 Die verorteten Massnahmen Motorisierter Individualverkehr des RGSK 2021.

### Verknüpfung Teilstrategien MIV mit Massnahmen

Teilstrategie MIV	Massnahme	RGSK-Nr.	Priorität
Siedlungsverträgliche Strassenräume (Aufwertung/Sicherheit)	Stadt Bern, Inselplatz	MIV-Auf.1	A
	Stadt Bern, Umgestaltung Helvetiaplatz	MIV-Auf.2	B
Agglomeration Bern	Stadt Bern, Verkehrsoptimierung Weissensteinstrasse TP3+4 Fischermätteli bis Kreisell Beaumont (inkl. Kreuzung Schwarzenburgstrasse)	MIV-Auf.3	C
	Stadt Bern, Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/Morillonstrasse bis Sandrain	MIV-Auf.7	A
	Kehrsatz, Umgestaltung innerörtliches Verkehrsnetz	MIV-Auf.9	B

Teilstrategie MIV	Massnahme	RGSK-Nr.	Priorität
	Köniz, Sanierung Seftigenstrasse, Tramwendeschlaufe Kleinwabern bis Kreisel Kehrsatz Nord	MIV-Auf.4.1	A
	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse, TP1 Neuhauskreisel bis Waldeggstrasse	MIV-Auf.4.2	A
	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Niederwangen	MIV-Auf.4.3	A
	Köniz, Verlegung Schwarzenburgstrasse Richtung Liebefeld Park	MIV-Auf.4.4	A
	Belp, BGK Dorfplatz/Dorfstrasse	MIV-Auf.4.5	A
	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	MIV-Auf.4.6	A
	Stadt Bern, Verkehrsoptimierung Weissensteinstrasse, TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli	MIV-Auf.5.1	B
	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse, TP2 Waldeggstrasse bis Turnierstrasse	MIV-Auf.5.2	B
	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Ost	MIV-Auf.5.3	B
	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus Dorf	MIV-Auf.5.4	B
	Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Thörishaus West	MIV-Auf.5.5	B
	Zollikofen, punktuelle Verbesserungen der Verkehrssicherheit auf der Kirchlindachstrasse	MIV-Auf.5.6	B
	Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	MIV-Auf.5.7	B
	Thurnen, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse	MIV-Auf.5.9	B
	Stadt Bern, ÖV-Spur Papiermühlestrasse	MIV-Auf.5.10	B
Siedlungsverträgliche Strassenräume (Aufwertung/Sicherheit)	Walkringen, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse	MIV-Auf.6.1	Ae
	Oberdiessbach, punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse	MIV-Auf.6.2	Be
– Übriges Gebiet RKBM	Ferenbalm, Gümmenen, Ausbau BLS-Bahnbrücke Bernstrasse	MIV-Auf.6.3	Be
Verbesserung Erschliessung und Entlastung Siedlungszentren	Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse	MIV-E.1	A
	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	MIV-E.2	A
Optimierung Verkehrsführung und Kapazitätssteigerung	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	MIV-K.1	A
	Belp, Umfahrung Südost	MIV-K.2	C
	Kiesen, Kapazitätserweiterung Emmentalkreisel	MIV-K.3	A
Studien und Daueraufgaben	Region Bern-Mittelland, Studie Potenziale Überdeckung Autobahnen	MIV-Ü.1.1	Ae
	Region Bern-Mittelland, Studie Überprüfung Basisstrassennetz	MIV-Ü.1.2	Ae
	Region Bern-Mittelland, Studie Verkehrsberuhigte Zonen	MIV-Ü.1.3	Ae
	Region Bern-Mittelland, Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten	MIV-Ü.2	Dauer-aufgabe

Tab. 67 Verknüpfung der Teilstrategien MIV mit den Massnahmen.

Nationale Massnahmen MIV Die Schnittstellen der regionalen zu den nationalen Massnahmen werden in den jeweiligen Massnahmenblättern aufgegriffen. Für weiterführende Informationen siehe auch Dokumentationsblätter zu den nationalen Massnahmen im Motorisierten Individualverkehr, BM.MIV-Nat.1–9.

RGSK 2021/Agglomerationsprogramm Bern				
Massnahme	nationale Referenznr.	RGSK-Nr.	Massnahme	ARE-Code/MB
Bern Wankdorf–Schönbühl, 8-Spur-Ausbau (inkl. Anpassung A6-Anschluss Schönbühl)	OB 4.1.1	MIV-Nat.1	VM Region Bern Nord	0351.2.093
			Ittigen/Zollikofen, Halbanschluss Grauholz	MIV-Nat.2
Ittigen/Zollikofen, Halbanschluss Grauholz	OB 4.1.2	MIV-Nat.2	VM Region Bern Nord	0351.2.093
			Bern Wankdorf–Schönbühl, 8-Spur-Ausbau (inkl. Anpassung A6-Anschluss Schönbühl)	MIV-Nat.1
			Region Bern-Mittelland, Studie Verkehrs-drehscheiben/Mobilitätshubs	KM-Ü.1.1
Schönbühl–Kirchberg, 6-Spur-Ausbau	OB 4.1.3	MIV-Nat.3	Bern Wankdorf–Schönbühl, 8-Spur-Ausbau (inkl. Anpassung A6-Anschluss Schönbühl)	MIV-Nat.1
			6-Spur-Ausbau Luterbach–Härkingen	OA.MIV-Nat.1
Bern Weyermannshaus–Wankdorf, Erweiterung	OB 4.1.4	MIV-Nat.4	VM Region Bern Nord	0351.2.093
			VM Stadt Bern	NM-VM.3
Wankdorf–Muri, Pannestreifenumnutzung	OB 4.1	MIV-Nat.5	VM Region Bern Nord	0351.2.093
			VM Muri–Bern Südost	NM-VM.1.1
			VM Stadt Bern	NM-VM.3
Bern Wankdorf–Muri, Bypass Bern Ost	OB 4.1.5	MIV-Nat.6	Tram Bern–Ostermundigen	0351.015
			Verkehrsknoten Wankdorf mit separater Führung des Langsamverkehrs (BUGAW)	MIV-Nat.7
Verkehrsknoten Wankdorf mit separater Führung des Langsamverkehrs (BUGAW)	OB 4.1.7	MIV-Nat.7	Velonetzplanungen von Kanton	–
			VM Region Bern Nord	0351.2.093
			VM Muri–Bern Südost	NM-VM.1.1
			üVM Linie 10	0351.3.132
			Bern Wankdorf–Muri, Bypass Bern Ost	MIV-Nat.6
			Korrektur Bolligenstrasse Nord Bern	0351.2.006
Muri–Rubigen, 6-Spur-Ausbau	OB 4.1	MIV-Nat.8	VM Muri–Bern Südost	NM-VM.1.1
			Bern Wankdorf–Muri, Bypass Bern Ost	MIV-Nat.6
Muri und Worb, Anpassung und Sanierung Kreis Scheyenholz	–	MIV-Nat.9	Umgestaltung Autobahnanschluss Muri	–
			Strassenkorrektur HACO–Scheyenholz	0351.2.018
			Bern Wankdorf–Muri, Bypass Bern Ost	MIV-Nat.6

Tab. 68 Massnahmen mit Bezug zu übergeordneten Projekten im MIV.

### 7.4.4 Massnahmen Kombinierte Mobilität

Zur Förderung von Umsteigebeziehungen und der kombinierten Mobilität ist der Neu- und Ausbau des Fern- und Reisebusterminals im Neufeld, Bern geplant.

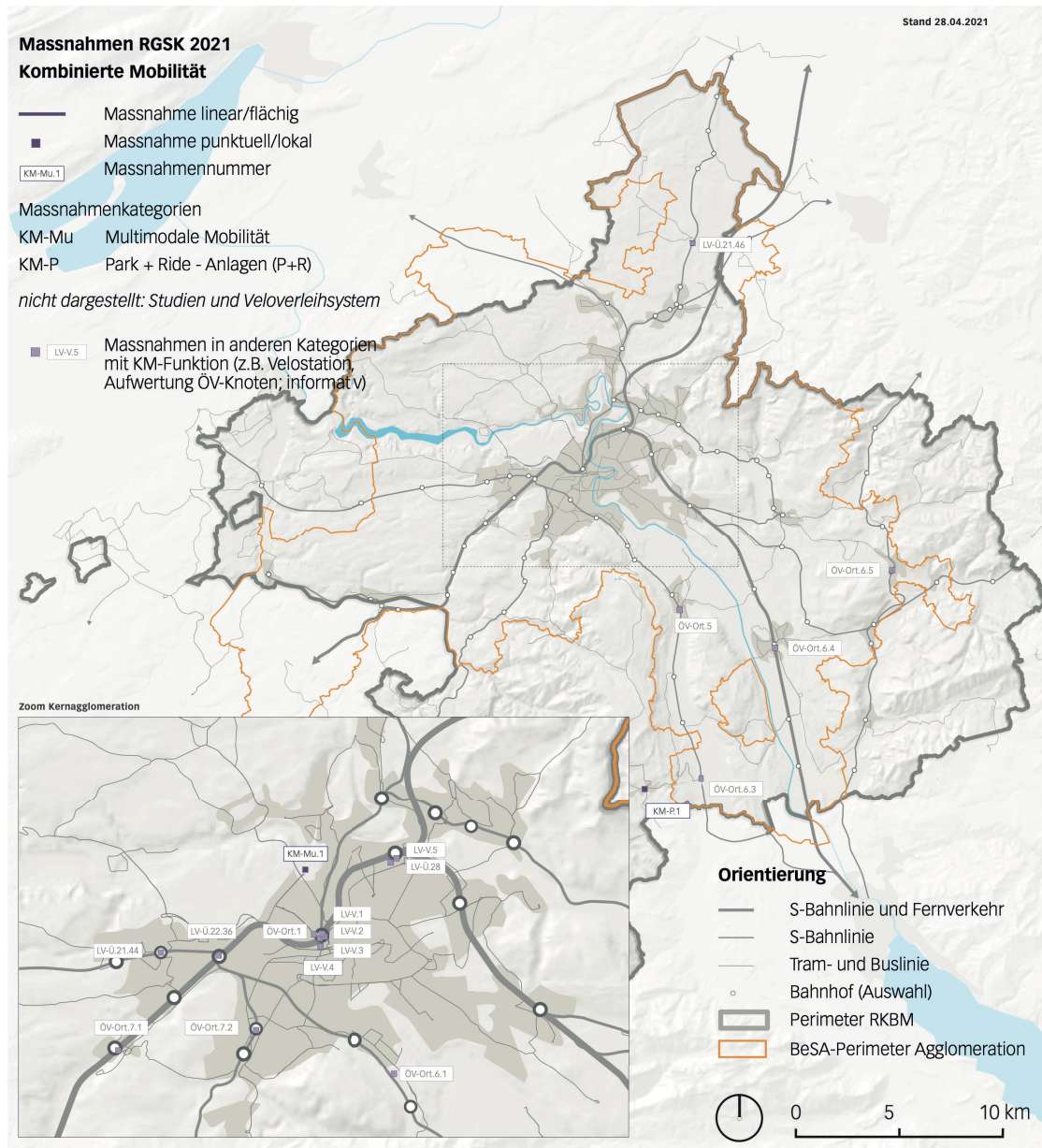


Abb. 81 Die verorteten Massnahmen Kombinierte Mobilität des RGSK 2021.

### Massnahmenliste Kombinierte Mobilität

Strategie KM	Massnahme	RGSK	Priorität
Förderung Multimo- dalität	Stadt Bern, Fern- und Reisebusterminal P+R Neufeld	KM-Mu.1	A
	Agglomeration Bern, Regionales Veloverleihsystem	KM-Mu.2	A
B+R-/P+R	Riggisberg, P+R-Anlage	KM-P.1	Ae
–			
Übriges Gebiet RKBM			
Studien	Region Bern-Mittelland, Studie Verkehrsdrehscheiben/ Mobilitätshubs	KM-Ü.1.1	Ae
	Region Bern-Mittelland, Studie Parkierungssituation Wohlensee	KM-Ü.1.2	Ae
	Region Bern-Mittelland, Studie Parkplatzbewirtschaftung in der Region	KM-Ü.1.3	Ae

Tab. 69 Verknüpfung der Teilstrategien Kombinierte Mobilität mit den Massnahmen.

Weitere  
 Massnahmen KM

Um den Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Modal Split zu erhöhen, sind im RGSK 2021 eine Vielzahl an Massnahmen geplant, welche der Kategorie der kombinierten Mobilität zugewiesen werden können. Entsprechend der Systematik der Agglomerationsprogramme sind jene Massnahmen jedoch den anderen Verkehrsmittel-Kategorien zugeordnet worden. Hierzu gehören:

Strategie Fuss/Velo	Massnahme	RGSK-Nr.	Priorität
Sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont/Zugang Länggasse, Aufwertung Velostation Post- Parc	LV-V.1	A
	–		
Veloparkierung	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, B-Horizont	LV-V.2	B
	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, C-Horizont	LV-V.3	C
	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont/Hirschengraben	LV-V.4	A
	Stadt Bern, Velostation 2, S-Bahn-Haltestelle Wankdorf	LV-V.5	A
	Stadt Bern, Veloparkierung S-Bahn-Station Bümpliz Nord	LV-Ü.21.44	A
	Agglomeration Bern, B+R-Anlagen	LV-Ü.21.45	A
	Jegenstorf, Veloparkierung Bahnhof Jegenstorf	LV-Ü.21.46	A
	Münsingen, Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen	LV-Ü.21.47	A
	Stadt Bern, Velostation S-Bahn-Haltestellen Europaplatz	LV-Ü.22.36	B
	–		
Weiterentwicklung ÖV- Netz	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 1: Baustein 4	ÖV-Ort.1	A
	–		
Verbesserung Zugang/ Umsteigebeziehung	Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord (ehemals Stöck- acker), Verschiebung inkl. neuer Zugänge	ÖV-Ort.2	A
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West	ÖV-Ort.4	A
	Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp	ÖV-Ort.5	B
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	ÖV-Ort.6.1	A
	Thurnen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Thurnen	ÖV-Ort.6.3	A

Strategie Fuss/Velo	Massnahme	RGSK-Nr.	Priorität
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof	ÖV-Ort.6.4	A
	Grosshöchstetten, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Grosshöchstetten	ÖV-Ort.6.5	A
	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen	ÖV-Ort.7.1	B
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	ÖV-Ort.7.2	B

Tab. 70 Massnahmen der kombinierten Mobilität in anderen Massnahmenkategorien.

#### 7.4.5 Massnahmen Nachfrageorientierte Mobilität

Mit Verkehrsmanagementmassnahmen soll der Strassenverkehr in und um Bern verträglich abgewickelt werden. Zudem sollen die verkehrsträgerübergreifende Leistungsfähigkeit optimiert und die Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem Auto und im ÖV (Anschlusssicherung) verbessert werden. Das Pilotprojekt Region Bern Nord ist Bestandteil des RGSK II. Im RGSK 2021 werden die weiteren Zellen in Betrieb gehen.



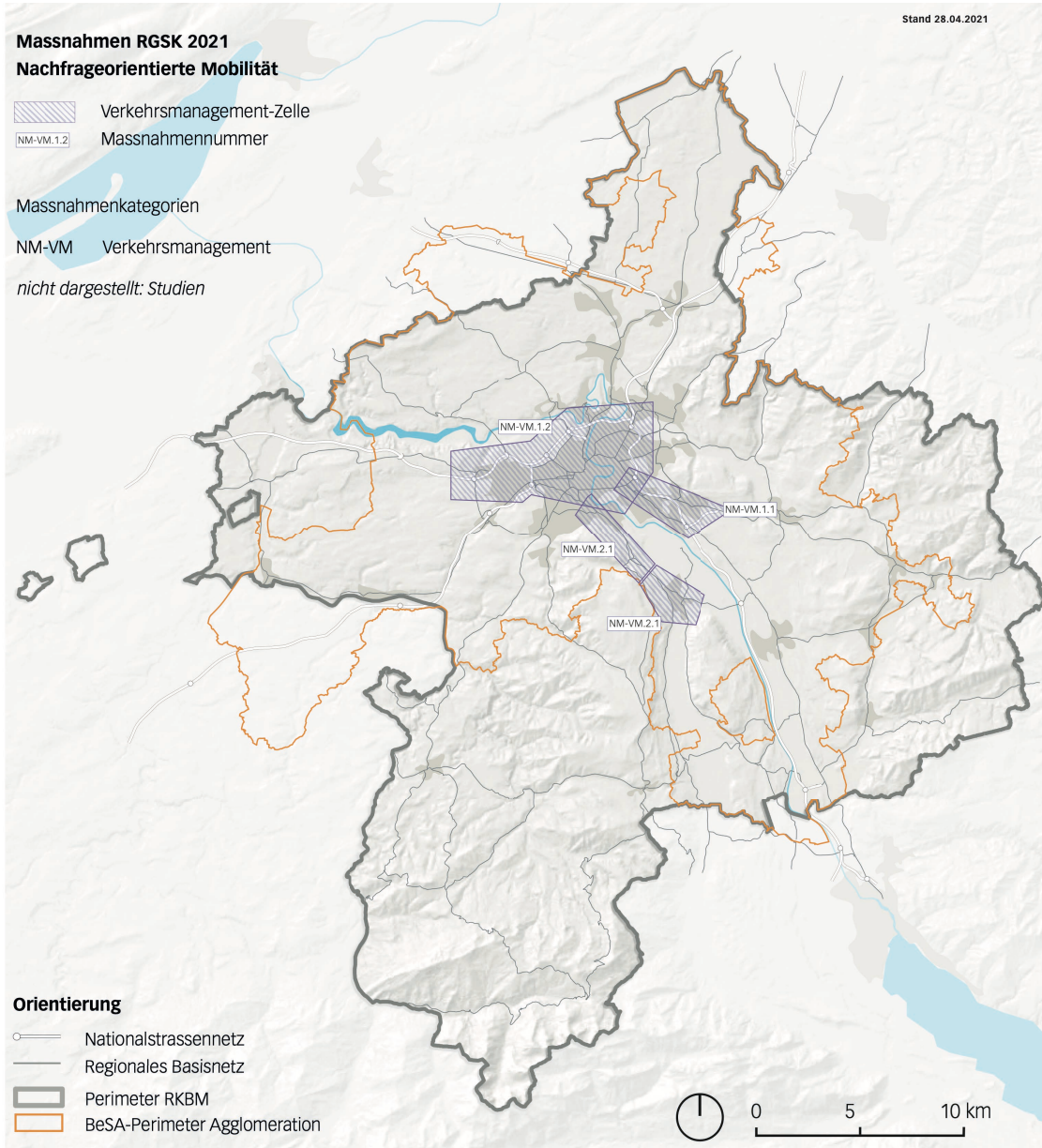


Abb. 82 Die verorteten Massnahmen Nachfrageorientierte Mobilität des RGSK 2021.

### Massnahmenliste Nachfrageorientierte Mobilität

Strategie NM	Massnahme	RGSK-Nr.	Priorität
Verkehrsmanagement	Muri bei Bern, Verkehrsmanagement Muri–Bern Südost	NM-VM.1.1	A
	Köniz, Verkehrsmanagement Wabern–Bern Süd	NM-VM.1.2	A
	Belp, Verkehrsmanagement Belp	NM-VM.2.1	B
	Stadt Bern, Verkehrsmanagement Stadt Bern	NM-VM.3	A
Studien	Region Bern-Mittelland, Studie Mobilitätsmanagement in der Region	NM-Ü.1.1	Ae

Tab. 71 Verknüpfung der Teilstrategien Nachfrageorientierte Mobilität mit den Massnahmen.

Abhängigkeiten  
 Massnahmen NM

Die Umsetzung und Inbetriebnahme der einzelnen Verkehrsmanagement-Massnahmen ist abhängig von diversen Drittprojekten, welche bestmöglich zu koordinieren sind. Auch kann die Realisierung anderer Massnahmen Voraussetzung für die Umsetzung des Verkehrsmanagements sein. Dies betrifft sowohl Massnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs als auch im öffentlichen Verkehr. Auch gibt es Schnittstellen mit den jeweils anderen VM-Zellen, die aufeinander abzustimmen sind.

Massnahme	RGSK-Nr./ ARE-Code	Priorität	Abhängigkeit/Koordination (u.a.)	RGSK-Nr./ ARE-Code
üVM Linie 10	0351.2.094	A2	- VM/ÖV im Raum Bern-Ostermundigen	-
			- VM/ÖV im Raum Bern-Köniz	-
			- Verkehrsrechnerinfrastruktur Stadt/ Kanton/Bund	-
VM Region Bern Nord	0351.2.076	A2	-	-
Verkehrsmanagement Köniz-Bern Südwest	0351.3.132	A3	- Stadt Bern, Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Morillonstrasse-Sandrain	BM.MIV-Auf.7
			- Verkehrsmanagement Wabern-Bern Süd	BM.NM-VM.1.2
			- Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	BM.MIV-E.1.2
Verkehrsmanagement Muri-Bern Südost	BM.NM- VM.1.1	A4-A	- Doppelspurausbau Muri	BM.ÖV-Nat.8
			- Korrektion Thunstrasse Muri (KTM)	-
			- PUN Wankdorf-Muri	BM.MIV-Nat.5
			- Gesamtkoordination Thunstrasse-Ostring (GTO)	Teil von 351.027
Verkehrsmanagement Wabern-Bern Süd	BM.NM- VM.1.2	A4-A	- Stadt Bern, Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Morillonstrasse-Sandrain	BM.MIV-Auf.7
			- Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	0351.3.058
			- Verkehrsmanagement Köniz-Bern Südwest	0351.3.132
Verkehrsmanagement Belp	BM.NM- VM.2.1	A4-B	- Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	BM.MIV-E.2
			- Belp, Umfahrung Südost	BM.MIV-K.2
Verkehrsmanagement Stadt Bern	BM.NM-VM.3	A4-A	- div. Massnahmen zu ZBBS Zukunft Bahnhof Bern	u.a.: 0351.3.155 0351.3.158 0351.3.159
			- Zentrale Verkehrsachse	-
			- Zweite Tramachse	BM.ÖV-Tram.4
			- Umbau Anschluss Wankdorf (BUGAW)	BM.MIV-Nat.7
			- VM Wabern – Bern Süd	BM.NM-VM.1.2
			- Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	BM.MIV-E.1.2
			- Zentrale Verkehrsachse	-
			- Zweite Tramachse	BM.ÖV-Tram.4
			- Umbau Anschluss Wankdorf (BUGAW)	BM.MIV-Nat.7

Tab. 72 *Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf von Verkehrsmanagementmassnahmen der nachfrageorientierten Mobilität.*

## 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

  
.....

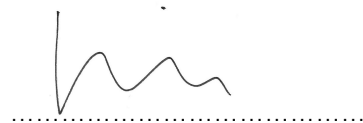
Elisabeth Allemann Theilkäs,  
Die Präsidentin

  
.....

Giuseppina Jarrobino,  
Die Geschäftsführerin

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Bern, 2. August 2021

  
.....

Giuseppina Jarrobino,  
Die Geschäftsführerin

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

am .....

## **Anhang**

### **Anhang 1 Grundlagenliste**

#### **Grundlagen Bund**

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2020), Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2020), Berücksichtigung der Aspekte Landschaft, Freiraum und Natur in den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2015), Weisung Natur und Landschaft in Agglomerationsprogrammen; August 2015

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2012), Raumkonzept Schweiz

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2014), Technische Richtlinien Bauzonen

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2020), Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr PAVV (SR 725.116.214)

Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Agglomerationsprogramm Bern, Prüfberichte des Bundes (1. Generation 2009, 2. Generation 2014, 3. Generation 2018)

Bundesamt für Raumentwicklung (2018), Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), Vergleichende Indikatoren nach Agglomerationen

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2020), Mobilität und Raum 2050 – Sachplan Verkehr, Teil Programm; Entwurf für die Anhörung vom 15.09.2020

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2021), Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Anpassungen und Ergänzungen 2021

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (2018), Teil Infrastruktur Luftfahrt (2006), Teil Infrastruktur Schifffahrt (2006)

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2016), Perspektiven des Schweizerischen Personen- und Güterverkehrs bis 2040, Synthesebericht

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2020), Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen, Auswirkungen siedlungsstruktureller Veränderungen auf den Verkehr

Bundesamt für Statistik BFS (2018), Pendlermobilität in der Schweiz 2016, Mit einer Vertiefung zu den Pendlerströmen zwischen den Gemeinden

Bundesamt für Statistik BFS (2019)

- Bauzonenstatistik Schweiz 2012 und 2017
- Pendlermatrix 2014, Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde 2014
- Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes ESPOP
- Statistik der Bevölkerung und der Haushalte STATPOP
- Statistik der Unternehmensstruktur STATENT
- Strukturhebung SE

Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP

- Bundesamt für Verkehr BAV (2028/2019/2020), Eisenbahnausbauprogramme Bahninfrastrukturfonds 2017/2018/2019
- Ausbauschnitt 2030/35; u.a. Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur (Juni 2019); Bundesamt für Verkehr BAV (2018), Bericht Bildung und Bearbeitung der Module, Bericht Bewertung der Module, Eingangsprüfung der von den Planungsregionen eingereichten Angebotsziele; Bundesamt für Verkehr BAV (2014), Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschnitt 2030
- Ausbauschnitt 2025; u.a. Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 für die Eisenbahninfrastruktur (Januar 2016)

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen STEP-NS

- Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen vom 21.06.2019
- Botschaft zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen vom 14.09.2018- Faktenblätter STEP Nationalstrasse vom 14.09.2018: «Projekte und Nutzen», «Planungsschritte, Prioritäten

## **Grundlagen Kanton**

Regierungsrat des Kantons Bern (2021), Kantonaler Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030

Regierungsrat des Kantons Bern (2019) Sachplan Biodiversität

Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR (2020), ESP-Programm, 9. Zwischenbericht/Controlling 2016–2020

Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR (2019), RGSK 2021 Modelldokumentation, Vorlagen für Datenerfassung und Massnahmenblätter

Amt für öffentlichen Verkehr Bern AÖV (2013), 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV (2016), 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1

Amt für öffentlichen Verkehr Bern AÖV (2015), Angaben zur Erschliessung der Gemeinden im Kanton Bern nach Erschliessungsgüteklassen gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt B\_10)

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2008), Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2016), Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern, Modellaktualisierung 2016, Schlussbericht

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Mobilität im Kanton Bern – Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005, 2010, 2015 inkl. Zusatzauswertung Veloverkehr

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2013, angepasst 2017), Strassennetzplan 2014–2029

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2014, angepasst Mai 2020), Sachplan Veloverkehr

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2012, angepasst Februar 2019), Sachplan Wanderroutennetz

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2019), Unfallschwerpunkt-Management (Black Spot Management BSM), Auswertungen Unfallschwerpunkte USP

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern JGK (2018), RGSK 2021, zeitliche und inhaltliche Vorgaben

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Tiefbauamt des Kantons Bern (2017), Standards Kantonsstrassen, Arbeitshilfe

Regierungsrat des Kantons Bern (Stand Januar 2021), Richtplan Kanton Bern 2030

Statistikkonferenz des Kantons Bern (2008), Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030 (Ausgabe 2008)

## **Grundlagen Regionalkonferenz Bern-Mittelland**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland (RGSK I 2012, RGSK II 2016) / Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern (1. Generation 2007, 2. Generation 2012, 3. Generation 2016). Bericht, Kurzfassung, Massnahmenblätter und Übersichtskarten

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2012), Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland, Verkehrsintensive Vorhaben VIV: Controllingbericht 2012

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2020), Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2021, Agglomerationsprogramm 4. Generation, Mitwirkungsbericht zu Handen der Vorprüfung durch den Kanton

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2012), Mobilität in der Region Bern-Mittelland, Mikrozensus 2010 zum Verkehrsverhalten

Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Stadt Bern (2018), Mobilität in der Region Bern-Mittelland, Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2014), Regionale Velonetzplanung

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2017), Regionale Velonetzplanung – Abstimmung auf den Sachplan Velo Kanton Bern

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2019), Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2020-2024, Modellvorhaben «Grünes Band»

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2019), Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2019), - Verbindliches Mobilitätsmanagement für die Regionalkonferenz Bern Mittelland RKBM

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2019), Moonliner, Studie für ein neues Nachtbusangebot

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2020), Regionales ÖV-Angebotskonzept 2022-2025

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2020), Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern

Regionalkonferenz Bern-Mittelland mit ASTRA (2020), Potenzialstudie Siedlungsentwicklung Bern Ost / Muri / Ostermundigen

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Studie Velohaupttrouten, Gürbetal: Wabern–Belp / Toffen–Thurnen (–Burgistein) / Riggisberg (0351.3.101, 0351.3.098, LV-S-11)

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Studie Velohaupttrouten, Kehrsatz–Belp Zentrum/Belp Flughafen/Viehweide–Münsingen (0351.3.098, 0351.3.094)

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Studie Velohaupttrouten, Raum Konolfingen: Tägertschi–Konolfingen–Zäziwil / Grosshöchstetten (0351.3.112, LV-S-10)

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Studie Velohaupttrouten, Halenbrücke–Uettligen / Ortsschwaben (0351.3.162, LV-S-7)

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Studie Velohaupttrouten, Raum Zollikofen: Tiefenaustrasse/Raum Wankdorf–Zollikofen–Münchenbuchsee/Moosseedorf–Schönbühl–Bäriswil (0351.3.103, LV-S-4, LV-S-6)

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Linie 10 Bern–Köniz: Studie betreffend mittelfristiges Angebot

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Linie 10 Bern–Köniz: Zusatzstudie zu Fahrleitungen

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal

### **Weitere Literatur**

Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern, Verkehrserhebungen Stadt Bern (2014-2019)

Mathys, Maurer, Messerli, Wanner und Winiger (1980): Klima und Lufthygiene im Raum Bern, Resultate des Forschungsprogramms KLIMUS und ihre Anwendung in der Raumplanung. Geographica Bernensia 2019

Stadt Bern (2016), STEK 2016, Stadtentwicklungskonzept Bern, inkl. Vertiefungsberichte Mobilität