

B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Verkehrs- und Siedlungsentwicklung beeinflussen sich gegenseitig. Die Strategien in diesen Politikbereichen müssen miteinander koordiniert werden, damit sie Wirkung entfalten (s. auch Strategiekapitel A). Die Ziele der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik sind in der im Jahr 2008 vom Regierungsrat verabschiedeten Gesamtmobilitätsstrategie verbindlich festgehalten. Sie dienen als übergeordnete Grundlage für die kantonalen Planungsinstrumente. Mit den Agglomerationsprogrammen der sechs Berner Agglomerationen sowie den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) stehen zudem neue verbindliche Grundlagen für die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene zur Verfügung. Die RGSK mit den Agglomerationsprogrammen sind Grundlage für das kantonale Planungsinstrumentarium und stärken die Koordination der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.

B1 Gesamtverkehr

Der Kanton Bern verfügt über ein gutes Verkehrssystem sowohl auf Schiene wie auf Strasse, das in den vergangenen Jahren laufend ausgebaut werden konnte. Die Anbindung des Kantons Bern an den öffentlichen Fernverkehr und die Erschliessung mit der S-Bahn in der Region Bern sind gut. In den Agglomerationen wurden und werden viele Verbesserungen für den öffentlichen Nahverkehr und den Langsamverkehr gemacht. In den ländlichen Regionen wird ein ausreichendes Grundangebot an öffentlichem Verkehr zur Verfügung gestellt. Die Erreichbarkeit des grössten Teils der Bevölkerung im Kanton Bern ist sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse grundsätzlich gut. Die gute Erreichbarkeit des Kantons Bern soll auch zukünftig gewährleistet werden, jedoch nicht nur durch Infrastrukturausbauten.

Gesamtmobilitätsstrategie

Ausgangslage

In der Gesamtmobilitätsstrategie sind die verkehrspolitischen Grundsätze und Stossrichtungen verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifend festgelegt. Die Gesamtmobilitätsstrategie ist Grundlage für die langfristigen Planungsinstrumente im Strassenverkehr (Strassennetzplan), im öffentlichen Verkehr (ÖV-Angebotskonzept) sowie im Langsamverkehr (Sachplan Veloverkehr) und dient als Vorgabe für die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK).

Lösungsansätze und Strategien der Gesamtmobilitätsstrategie

Herausforderungen

Die Mobilitätspolitik des Kantons Bern befindet sich in einem Spannungsfeld zwischen zunehmender Verkehrsnachfrage und Finanzierungsengpässen: Bei der erwarteten Verkehrszunahme muss die Erreichbarkeit gesichert werden, und zwar auf finanziell tragbare Weise und mit geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Die zentralen übergeordneten Lösungsansätze und Handlungsmaximen sind:

- Vermeiden der Verkehrszunahme, insbesondere durch die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Um kurze Wege zu ermöglichen wird die Siedlungsentwicklung auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Standorte gelenkt.
- Verlagern: Der Anteil des ÖV und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr vergrössern.
- Verträglich abwickeln: Die Mobilitätspolitik des Kantons basiert auf den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung: Das Mobilitätssystem wird für Mensch und Umwelt verträglich ausgestaltet.

- Verkehrsinfrastrukturen werden primär in jenen Räumen weiterentwickelt, wo der kantonale Richtplan die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung vorsieht. Der grösste Handlungsbedarf liegt in den Städten und Agglomerationen und auf den Hauptentwicklungsachsen. Auch um die finanziellen Mittel für den Neubau und Unterhalt von Verkehrsanlagen optimal einzusetzen wird das «richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort» gefördert. Das heisst in das Verkehrsangebot wird dort investiert, wo die wichtigsten Engpässe bestehen, der grösste wirtschaftliche Nutzen geleistet wird und die raumplanerischen Ziele unterstützt werden. Bevor neu gebaut wird, werden alle Massnahmen zu einer besseren Ausnutzung der bestehenden Verkehrssysteme ausgeschöpft.
- Die notwendigen Voraussetzungen um eine umfassende Gesamtmobilitätspolitik zu betreiben sind gegeben. Das Verkehrssystem wird verkehrsträgerübergreifend analysiert und weiterentwickelt, wobei der öffentliche Verkehr, der Langsamverkehr und der motorisierte Individualverkehr als gleichwertig zu betrachten sind. Es werden grundsätzlich Massnahmen aller Verkehrsträger wie auch Nachfrage beeinflussende Massnahmen in Betracht gezogen und aufeinander abgestimmt.

Zielsetzungen

- B11** Die Ziele für die Mobilitätspolitik im Kanton Bern sind auf die nachhaltige Entwicklung ausgerichtet und in der Gesamtmobilitätsstrategie wie folgt definiert:
- Attraktiv: Der Kanton Bern sorgt für ein leistungsfähiges und qualitativ hochstehendes Mobilitätsangebot samt einer optimalen Einbindung in die übergeordneten Verkehrsnetze, um damit die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Unternehmungen abzudecken. Die Mobilitätspolitik leistet damit einen Beitrag zu einer hohen Standortattraktivität.
 - Wirtschaftlich: Der Kanton Bern setzt die Mittel sparsam ein und dort, wo sie am meisten Wirkung erzielen. Er sorgt für die wirtschaftliche Effizienz des Verkehrsangebots auf Strasse und Schiene und für die Minimierung der ungedeckten Folgekosten des Verkehrs.
 - Solidarisch: Der Kanton Bern gewährleistet eine Basiserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und alle Regionen.
 - Sicher: Der Kanton Bern sorgt für eine hohe Sicherheit im Verkehr.
 - Umweltschonend: Der Kanton strebt mit seiner Mobilitätspolitik möglichst geringe Umweltbelastungen durch Bau, Unterhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen an und minimiert die Belastungen für die Bevölkerung.
 - Energieeffizient: Der Verkehr soll energieeffizient und mit geringem Einsatz von nicht-erneuerbaren Energieträgern abgewickelt werden.

Agglomerationsverkehr

Ausgangslage

Die Agglomerationen sind als wichtige Wirtschafts- und Wohnstandorte auf ein möglichst reibungslos funktionierendes System des privaten und öffentlichen Verkehrs angewiesen. Bereits heute aber zeigen sich in den Verkehrssystemen der grossen und mittleren Agglomerationen Kapazitätsengpässe. Mit der erwarteten weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens nähern sich insbesondere in der Agglomeration Bern die Strasseninfrastrukturen von Bund, Kanton und der Gemeinden sowie der Schienenverkehr (Bahnhof Bern und Zufahrtsachsen) ihren Kapazitätsgrenzen. Zwischen den Raumansprüchen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, des privaten Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs besteht ein grosses Konfliktpotential. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur stösst an ökologische, ökonomische und räumliche Grenzen.

Mit den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten inklusive den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung stehen geeignete Planungsinstrumente für eine

koordinierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und die Grundlage für die Mitfinanzierung von Massnahmen im Agglomerationsverkehr durch den Bund zur Verfügung.

Zielsetzungen

- B12** Der Kanton setzt sich für eine optimale Bundesbeteiligung an Projekten für den Ausbau des Agglomerationsverkehrs ein und nimmt die Rolle als Ansprechpartner für den Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung wahr. Bei der Umsetzung prioritärer Projekte von kantonaler Bedeutung übernimmt der Kanton die Führungsrolle.
- B13** Ziel der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung ist die Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems in den Agglomerationen sowie die Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Sie berücksichtigen die Einbindung des Agglomerationsverkehrs in das regionale, kantonale und nationale Verkehrssystem; sie fördern die für den Agglomerationsraum am besten geeigneten Verkehrsmittel (platz- und energiesparend, emissionsarm, schnell auf kurzen Wegen etc.) und schaffen für sie optimale Voraussetzungen. Der öffentliche Verkehr soll als Hauptträger des Verkehrs in, zu und zwischen den Agglomerationen dienen. Die Resultate der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung sowie der kantonalen Synthese werden in den kantonalen Planungsinstrumenten berücksichtigt.

→ **B33, B34, B36, B42, B43, B81**

Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen

Ausgangslage

Herausforderungen

Nach wie vor ist das Verkehrswachstum gross. Die bestehenden Schienen- und Strasseninfrastrukturen stossen besonders in den grossen Agglomerationen an ihre Kapazitätsgrenzen oder haben diese bereits überschritten. Trotz verschiedener realisierter oder in Vorbereitung stehender Infrastrukturvorhaben, sind weitere Massnahmen bei Strasse und Schiene nötig.

Gleichzeitig zeigen sich auf allen Ebenen Finanzierungsengpässe. Der Bedarf an Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten übersteigt die finanziellen Möglichkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden. Damit besteht das Risiko, dass notwendige Ausbauten und Angebotsverbesserungen nicht, bzw. nur verzögert realisiert werden können. Die grössere Auslastung und die zusätzlichen Infrastrukturen führen zudem zu einem erhöhten Unterhaltsbedarf, für den die finanziellen Mittel fehlen.

Deshalb werden alternative Massnahmen zur besseren Ausschöpfung der bestehenden Verkehrssysteme und zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens geprüft und vorangetrieben. Dazu gehören Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement und die Förderung des Langsamverkehrs.

Die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen erfolgt im Kanton Bern über den Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr und den Investitionsrahmenkredit Strasse. Im Bereich Strasse gibt es weitere Finanzierungsinstrumente, insbesondere den Rahmenkredit baulicher Unterhalt der Kantonsstrassen sowie die Rahmenkredite über die Kantonsbeiträge an die Gemeindeprojekte der Priorität A gemäss den Agglomerationsprogrammen. Auf Bundesebene wurde die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen umgestaltet. Für den Ausbau und Unterhalt der Bahninfrastruktur besteht mit FABI ein neuer Finanzierungsmechanismus. Dabei verändert sich auch die Rollenteilung zwischen Bund und Kanton, da die Finanzierung nur noch über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) läuft. Mit dem NAF wurde analog zu FABI ein Fonds für die Finanzierung der Nationalstrassen und für Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen geschaffen.

Zielsetzungen

- B14** Der Kanton Bern setzt beim Ausbau seines Verkehrssystems klare Prioritäten und sorgt für eine optimale Auslastung der bestehenden Infrastrukturen.
- B15** Zur Finanzierung der Verkehrsausgaben stehen geeignete Instrumente zur Verfügung. Zusätzlich prüft der Kanton alternative Finanzierungsinstrumente.

→ **A11, B12, B13, B35, B41, B44, B51, B81, B86, B87, C11**

Freizeit- und Tourismusverkehr

Herausforderungen

Möglichkeiten für vertraglichen Freizeitverkehr ausschöpfen

Der Freizeit- und Tourismusverkehr macht rund 50% des Gesamtverkehrsaufkommens aus, Tendenz steigend. Dabei ist das Auto selbst für kurze und kürzeste Strecken das dominierende Verkehrsmittel. Die Handlungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand sind allerdings beschränkt. Eine Möglichkeit besteht in der Standortwahl und der Erschliessungsqualität von Freizeit- und Tourismuseinrichtungen, eine andere in der attraktiven Anbindung wichtiger Tourismusgebiete an den öffentlichen Verkehr. Im Weiteren soll die öffentliche Hand die Attraktivität des Langsamverkehrs ab Haustüre und ab den ÖV-Haltestellen steigern. Schliesslich kann durch die Attraktivitätssteigerung der Freizeitrouthenetze (insbesondere Wandern und Velofahren, ggf. Mountainbiking, Skating usw.) und ihrer optimierten Anbindung an den öffentlichen Verkehr der sanfte Tourismus gefördert werden.

Zielsetzungen

- B16** Freizeiteinrichtungen und Grossanlässe mit hohem Publikumsaufkommen sind wenn möglich und sinnvoll so zu planen und zu erschliessen, dass sie mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo gut erreichbar sind. Für Freizeit- und Tourismuseinrichtungen definiert der Kanton in Zusammenarbeit mit den Regionen Erschliessungsgrundsätze.
- B17** Der Kanton legt in Zusammenarbeit mit den Gemeinden attraktive Wanderrouthen- und Velowanderrouthenetze fest, welche die Bedürfnisse nach hartbelagsfreien Wanderwegen und verkehrsarmen respektive verkehrsberuhigten Velowanderrouthen berücksichtigen, optimal mit den Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verknüpft sind und, unter Berücksichtigung der historischen Verkehrswege der Schweiz, touristisch attraktive Destinationen erschliessen. Die Gemeinden legen bei Bedarf weitere Freizeitrouthenetze fest, insbesondere für Mountainbiking, ggf. für Skating, Spazieren mit Kinderwagen oder Rollstühlen etc. Gemeindeübergreifende Freizeitrouthenetze werden nötigenfalls durch die Regionen koordiniert.

→ **B18, B31, B52, B83, B84, B85, D12, E13**

Auswirkungen des Verkehrs

Negative Auswirkungen des Verkehrs minimieren, Zielkonflikte bereinigen

Zwischen Verkehr, Raumordnung und Umwelt bestehen enge Zusammenhänge und Abhängigkeiten. Der Verkehr verursacht oft negative Auswirkungen auf Mensch, Raum und Umwelt. Umgekehrt kann mittels Raumordnung, Verkehrs- und Umweltschutzmassnahmen der Verkehr beeinflusst werden. Besonders in den Agglomerationen führt die hohe Verkehrs- und Bevölkerungsdichte zu vielen Verträglichkeitskonflikten (Unfälle, Trennwirkung, Überschreitungen von Umweltgrenzwerten) und zu einem hohen Gefahrenpotenzial. Es sind Lösungen gefragt, mit denen in dicht besiedelten Gebieten diese Konflikte reduziert werden können und die funktionell und gestalterisch befriedigen.

Im Spannungsfeld zwischen den Zielen der Raumordnung und jenen der Luftreinhaltung stellen sich besonders grosse Herausforderungen bei der Ansiedlung von verkehrintensiven Vorhaben im Bereich der Agglomerationen. Die Luftbelastung in den Ballungsgebieten und die Vorgaben der Luftreinhaltung erschweren die Entwicklung zentraler, gut erschlossener Lagen und begünstigen das Bauen ausserhalb der Siedlungsschwerpunkte. Die Entwicklung an weniger gut erschlossenen Orten am Agglomerationsrand und im ländlichen Raum generiert mehr Verkehr, höhere Kosten und eine stärkere Umweltbelastung. Zudem widerspricht sie dem zentralen Anliegen des RPG, die Zersiedelung der Landschaft zu verhindern. Dieser Zielkonflikt darf nicht erst bei konkreten Vorhaben gelöst, sondern muss auf kantonaler Ebene angegangen werden.

Verträgliches
Verkehrssystem

Ein Schlüssel zur Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs lautet Verträglichkeit. Eine hohe Verträglichkeit des Verkehrssystems erhöht die Verkehrssicherheit und reduziert die Trennwirkung des motorisierten Individualverkehrs. Um Verträglichkeit zu schaffen sind sowohl bauliche als auch verkehrsorganisatorische Massnahmen umzusetzen (u.a. Sanierung von Unfallschwerpunkten, Tempobeschränkungen). Zudem ist auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden einzuwirken. Planung und Neubau von Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten erfolgen unter Einbezug der Betroffenen. Neue Infrastrukturen werden mit grösstmöglicher Rücksicht auf Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt umgesetzt.

Energie und Verkehr

Auf den Verkehr allein entfällt rund ein Drittel des Gesamtenergieverbrauchs. Im Verkehrsbereich sind Bestrebungen zur Energiereduktion bisher weniger erfolgreich als beispielsweise im Gebäudebereich. Zudem ist der Energieverbrauch der Mobilität grösstenteils noch vom endlichen Energieträger Erdöl abhängig. Die Energiepolitik im Mobilitätsbereich ist grundsätzlich in der Kompetenz des Bundes. Der Kanton setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür ein, weniger energieintensive Verkehrsmittel zu fördern und das Verkehrswachstum zu begrenzen. Auch die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr trägt zur Senkung des Energieverbrauchs bei. In einem Bericht hat der Kanton Massnahmenvorschläge zur Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr erarbeitet.

Fahrleistungsmodell

Das Fahrleistungsmodell (FLM) mit einem kantonalen Fahrleistungsdach wurde auf Basis der damaligen lufthygienischen Ausgangslage auf einen Zeithorizont von 15 Jahren ausgelegt und wurde deshalb 2015 überprüft. Aufgrund der technischen Entwicklung können die (globalen) emissionsseitigen Luftreinhalte-Ziele bis 2030 vom Verkehr insgesamt und vom Personenwagenverkehr insbesondere anteilmässig erreicht werden. Eine Weiterführung des FLM auf Basis eines kantonalen Fahrleistungsdachs lässt sich damit nicht mehr rechtfertigen. Massnahmen zur Begrenzung und Lenkung des Verkehrs im Stile des FLM können daher insbesondere bei verkehrintensiven Vorhaben (ViV) nicht mehr generell als Luftreinhalte-massnahmen auf der Basis des Umweltrechts begründet werden. Gefordert ist aber nach wie vor eine koordinierte Anwendung des Umwelt- und Raumplanungsrechts mit dem Ziel, verkehrsreduzierende Siedlungsstrukturen zu erreichen. Diesem Grundsatz, der auf Artikel 8 Absatz 2 des Raumplanungsgesetzes basiert, wird mit der vorliegenden Regelung Rechnung getragen. Damit bleibt ein zentrales Ziel des FLM erhalten.

Zielsetzungen

B18

Der Kanton stimmt die Ziele der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung (Kantonales Raumkonzept und Strategie Siedlung) und die Umweltziele aufeinander ab. Er schafft die Voraussetzungen um verkehr-intensive Vorhaben (Verkehr-intensive Bauvorhaben nach Art. 91a ff. BauV) an strategisch wichtigen kantonalen und regionalen Standorten anzusiedeln. Die Dimensionierung der Anlagen ist auf die Umweltziele (Lärm, Luft, Natur und Landschaft) und auf das Verkehrssystem abgestimmt.

- B19** Der Kanton bzw. die Regionen legen in ihren Planungsinstrumenten die Standorte fest. Kantonale Standorte:
- Standorte, an denen heute Verkehrsintensive Vorhaben mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr DTV > 5000 bestehen (Massnahme B_01).
 - Für ViV geeignete kantonale Entwicklungsschwerpunkte (Massnahme C_04).
 - Standorte, die aufgrund einer übergeordneten kantonalen Infrastrukturplanung (z.B. im Gesundheits- oder Bildungswesen) bezeichnet werden.
- Regionale Standorte:
- Standorte in Gemeinden des Raumtyps «Urbane Kerngebiete der Agglomerationen» gemäss kantonalem Raumkonzept (C_02) oder der 3. Zentrenstufe (C_01). Eine Weiterentwicklung von bestehenden Anlagen ist unter bestimmten Voraussetzungen auch in Zentren der 4. Stufe und Tourismuszentren ausnahmsweise möglich.
- **C11, C21, C22, C24**
- B20** Der Kanton hat in einem Bericht Massnahmen zu einer Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr aufgezeigt. Die Stossrichtungen in den Bereichen Mobilitätsmanagement, Langsamverkehr, Elektromobilität, Raumplanung, ÖV und Anreize sind weiterzuverfolgen.

B2

Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)

Herausforderungen

Den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen

Mehr als die Hälfte aller zurückgelegten Verkehrswege und ein Drittel aller Autofahrten sind kürzer als drei Kilometer. Gemäss einer Studie der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) wird geschätzt, dass mit gezielten Fördermassnahmen in dichter besiedelten Gebieten der Veloverkehr bis zu 50 Prozent und der Fussgängerverkehr um 20 Prozent erhöht werden können. Damit können hauptsächlich in den Agglomerationskernen der ÖV sowie im ganzen Agglomerationsgebiet und in grösseren Ortschaften das stark durch den Motorfahrzeugverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel belastete Strassennetz entlastet werden. Im ländlichen Raum trägt der Langsamverkehr zur besseren Auslastung des öffentlichen Verkehrs bei. Auch im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs hat der Veloverkehr ein grosses Potenzial.

Attraktive und sichere Wegnetze schaffen

Fuss- und Veloverkehr können Autofahrten nur ersetzen, wenn die Infrastrukturen für den Langsamverkehr sicher und attraktiv sind. Dies gilt für die Schulwege, den übrigen Pendler- und Alltagsverkehr wie auch für den Freizeit- und Tourismusverkehr. Die Wegverbindungen müssen sicher sein, untereinander und mit allen wichtigen Zielen vernetzt sein und attraktive Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln herstellen (kombinierter Personenverkehr). Zudem braucht es eine ausreichende Zahl Veloabstellplätze an den wichtigsten Zielorten wie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeit- und Einkaufseinrichtungen.

Zielsetzungen

Der Kanton hat seine Ziele und Grundsätze für die Förderung des Veloverkehrs im kantonalen Sachplan Veloverkehr festgelegt. Der Sachplan Veloverkehr löst den alten Richtplan Veloverkehr und das Leitbild Velo ab.

Für die Raumordnung sind folgende Zielsetzungen besonders wichtig:

- B21** Der Kanton fördert den Fuss- und Veloverkehr schwergewichtig in den Agglomerationen und Zentren, in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten und im Zusammenhang mit der Optimierung der Mobilitätsketten sowie im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Deshalb findet der Langsamverkehr auch Eingang in die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie in die Agglomerationsprogramme. Damit sich der

Langsamverkehr als tragende Säule der Feinerschliessung im Personenverkehr etabliert, sorgt der Kanton in seinem Zuständigkeitsbereich für sichere und attraktive Infrastrukturen und unterstützt die Gemeinden und Regionen mit Beiträgen an Investitionen im Rahmen des Strassengesetzes und der kantonalen Sachpläne Wanderroutennetz, Veloverkehr und des Strassennetzplans.

- B22** Die Gemeinden fördern im Rahmen der festgelegten Zuständigkeit mit planerischen, organisatorischen, gestalterischen und baulichen Massnahmen den Langsamverkehr. Zur Förderung des Langsamverkehrs können auch kommunikative Massnahmen dazugehören. Sie planen, bauen, betreiben und unterhalten die Fuss-, Velo- und Schulwege sowie bei Bedarf Wander-, Mountainbiking-, Skating- und Wege für weitere Freizeitaktivitäten. Die Gemeinden errichten im Weiteren allenfalls zusammen mit Partnern attraktive Veloabstellanlagen bei öffentlichen Gebäuden und Plätzen und sorgen für deren Errichtung bei Freizeit- und Einkaufsanlagen, bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder bei Wohnnutzungen. Die Geh- und Velosicherheit auf Schulwegen bedarf besonderer Beachtung. Mit Blick auf die räumliche Ausdehnung der Freizeitnetze, insbesondere der lokalen Velolandrouten, sowie der Mountainbike- und Skatingrouten von SchweizMobil dürfte hierfür die Abstimmung auf regionaler Ebene die anzustrebende Regel sein (vgl. Bau G Art. 97 Abs. 1, Art. 116 und Art. 117).

→ **B17, B52, B83, B84, B85**

B3

Öffentlicher Verkehr

Ausgangslage

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs richtet sich nach der Nachfrage, dem Potenzial und den verfügbaren Mitteln. Der Kanton Bern ist verantwortlich für den öffentlichen Ortsverkehr und gemeinsam mit dem Bund für den öffentlichen Regionalverkehr. Unter die kantonale Verantwortung fallen: Angebotsdefinition und -finanzierung im Ortsverkehr, Infrastrukturplanung und -finanzierung, Koordination der Vorhaben mit Bund und Nachbarkantonen.

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr sowie die Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr legen für den Personenverkehr die für die Bestellung eines ÖV-Angebots erforderliche Nachfrage fest.

Um den Anteil des ÖV am Gesamtverkehr zu steigern, muss das Angebot an die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse angepasst werden. Die Leistungsfähigkeit und Erschließungsqualität des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen muss erhöht werden damit sich der ÖV als Hauptverkehrsmittel in, zu und zwischen den Agglomerationen etabliert.

Internationaler und nationaler Schienenverkehr

Herausforderungen

Die Einbindung der Schweiz und des Kantons Bern an das europäische Netz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahnen ist ein Anliegen von hoher Priorität. Dafür müssen die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden. Der Kanton Bern muss zusammen mit seinen Nachbarkantonen, beispielsweise im Rahmen der Hauptstadtregion Schweiz, seine Anliegen bei verkehrspolitischen Entscheiden auf Bundesebene wirkungsvoll einbringen.

Den Kanton Bern an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anbinden

Nationale Schieneninfrastruktur

Gleiches gilt beim Ausbau der nationalen Schieneninfrastruktur: Der Kanton muss seine Ziele und künftigen Bedürfnisse gegenüber dem Bund klar vertreten und sich für den notwendigen Infrastrukturausbau einsetzen.

Zielsetzungen

- B31** Im internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr setzt sich der Kanton besonders für folgende Verbindungen ein:
- Tagesrandverbindungen für den Geschäftsverkehr mit Reisedistanzen bis etwa 500 Kilometer und Gesamtreisezeiten von maximal 6 bis 8 Stunden.
- **B72, B73**
- B32** Der Kanton setzt sich für eine optimale Einbindung ins nationale Schienennetz ein. Von besonderem Interesse sind:
- Vollausbau des Lötschbergbasistunnels und seiner Zufahrten
 - Ausbau des Knotens Bern und seiner Zufahrten
 - Ausbau des Städtennetzes im ½-Stunden-Takt
 - Ausbau der Jurasüdfusslinie Basel / Olten – Biel/Bienne – Lausanne / Genève
 - Optimale Abstimmung mit der Berner S-Bahn und dem übrigen Regionalverkehr
 - Direktverbindungen zu internationalen Flughäfen sowie zu Destinationen des Freizeit- und Tourismusverkehrs.

Öffentlicher Agglomerations- und Regionalverkehr

Ausgangslage

Das Angebot der Berner S-Bahn wird schrittweise verbessert. Zusammen mit den Regional-Express-Verbindungen, dem Fernverkehr und dem übrigen Regionalverkehr werden die regionalen Zentren des Kantons und der Nachbarkantone sowie die Wohn- und Arbeitsplatzzentren miteinander verbunden. Im Grossraum Bern funktioniert die S-Bahn als leistungsfähiger Grobverteiler mit Umsteigepunkten zu den Feinverteilern Tram und Bus.

Herausforderungen

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit soll gesteigert werden. Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr soll mit einer Angebotsausgestaltung erreicht werden, die eine hohe Verfügbarkeit sowie ein attraktives und qualitativ hochstehendes ÖV-Angebot garantiert bei einem möglichst wirtschaftlichen Einsatz der Mittel.

Die S-Bahn Bern verkehrt auf verschiedenen Korridoren im Mischbetrieb mit dem Fern- und Güterverkehr. Die Aufteilung der knappen Streckenkapazitäten auf die Verkehrsarten und das Festlegen von Kostenteilern für Infrastrukturerweiterungen führt regelmässig zu Konflikten unter den Beteiligten.

Zielsetzungen

- B33** Das Angebot der Berner S-Bahn wird als Stütze des Regionalverkehrs in der Hauptstadtregion Bern schwerpunktmässig in der Agglomeration Bern weiter ausgebaut. Die Verbindungen zwischen den Zentren der Hauptstadtregion Schweiz mittels Regional-Expressverkehr werden gezielt verbessert. Der übrige Regionalverkehr erfährt gezielte Verbesserungen.
- B34** Der öffentliche Verkehr soll als Hauptträger des Verkehrs in, zu und zwischen den Agglomerationen dienen. In den städtischen Agglomerationen werden das Angebot der Feinerschliessung verbessert und die Kapazitäten erhöht. Wo sinnvoll und notwendig werden stark frequentierte Buslinien zur Erhöhung der Kapazität und zur Attraktivitätssteigerung auf Tram umgestellt. Tram und Bus werden an geeigneten Bahnhöfen optimal mit dem Schienenregional- und -fernverkehr verknüpft. Mittels Verkehrsmanagement sollen die Fahrzeiten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs reduziert und die Anschlüsse gesichert werden.
- **B13**

- B35** Die Investitionsprioritäten und die Angebotsverbesserungen werden langfristig für einen Zeitraum von 20 Jahren geplant.
→ **B86**
- B36** Gegenüber dem Bund setzt sich der Kanton für eine (Mit-)Finanzierung der priorisierten ÖV-Infrastrukturen ein.
→ **B81**

B4**Motorisierter Individualverkehr**

Ausgangslage

Der Kanton folgt beim Bau und Umbau der Strassen dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung. Er reagiert auf Kapazitätsengpässe und schafft neue Kapazitäten resp. sorgt für eine verträglichere Abwicklung des Verkehrs in erster Linie mit verkehrstechnischen Massnahmen möglichst im vorhandenen Strassenraum. Er hält am verkehrspolitischen Grundsatz der Verstetigung fest und berücksichtigt im Planungsprozess die verschiedenen Fortbewegungsarten (Auto, Velo, Fussverkehr und strassengebundener ÖV). Grosse neue Infrastrukturen werden im Rahmen einer Gesamtverkehrsbetrachtung beurteilt, die alle Verkehrsträger berücksichtigt. Die Planungen werden mit dem Bund und den Nachbarkantonen abgestimmt.

Nationalstrassen

Nationalstrassennetz fertig stellen und weiterentwickeln

Herausforderungen

Die Nationalstrassen sind von grosser Bedeutung für den Anschluss des Kantons an das nationale und internationale Verkehrsnetz. Gleichzeitig stellen sie das Rückgrat der kantonalen Verkehrserschliessung dar. In den Agglomerationen tragen die Nationalstrassen auch wesentlich zur Entlastung des untergeordneten Strassennetzes bei. Der Rollenwechsel bei Planung und Finanzierung der Nationalstrassen im Rahmen des Neuen Finanzausgleichs (NFA) ist vollzogen: Die Nationalstrassen sind vollständig in den Besitz des Bundes übergegangen. Der Kanton ist noch für die Fertigstellung des 1960 beschlossenen Netzes zuständig. Es betrifft dies die Fertigstellung der A5 Biel-Bienne (Ostast 2017 in Betrieb genommen, Westast in Planung) und der A8 am Brünig (Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB empfiehlt den Ausbau der Passstrasse). Bei der Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes (Engpassbeseitigung und Netzerweiterung) macht der Kanton gegenüber dem Bund seine Interessen wirkungsvoll geltend.

Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen erhalten

Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, insbesondere in den Agglomerationen die Verkehrssicherheit und Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen trotz ihrer hohen Auslastung aufrecht zu erhalten sowie nachteilige Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Umwelt und das untergeordnete Strassennetz zu vermeiden.

Zielsetzungen

- B41** Der Kanton sorgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Dialoggruppe zum A5 Westast für die Fertigstellung des laufenden, vom Bund beschlossenen Nationalstrassenprojekts A5. Bei der Festlegung von Erweiterungen des Strassennetzes von nationaler Bedeutung (Engpassbeseitigung und Netzerweiterung) bringt der Kanton seine auf den Gesamtverkehr abgestimmten Interessen und Zielsetzungen rechtzeitig und wirkungsvoll ein und wirkt gegenüber dem Bund als verlässlicher Partner.
→ **B13**

Kantonsstrassen

Herausforderungen

Mit dem Strassennetzplan (SNP), dem Investitionsrahmenkredit Strasse sowie dem Rahmenkredit baulicher Unterhalt der Kantonsstrassen stehen aktuelle Planungs- und Finanzierungsinstrumente für die Werterhaltung und die Weiterentwicklung des kantonalen Strassennetzes zur Verfügung.

Wegen ihrer finanziellen Bedeutung und der teilweise jahrelangen Bindung von finanziellen und personellen Ressourcen bei ihrer Realisierung sind die grösseren Projekte systematisch auf Kosten / Nutzen, ihren Einfluss auf die nachhaltige Entwicklung und ihren Beitrag zur Erreichung der kantonalen Ziele der räumlichen Entwicklung und der Gesamtmobilitätsstrategie zu überprüfen. Ihr volkswirtschaftlicher Nutzen ist sorgfältig zu analysieren und es sind klare Prioritäten zu setzen. Zudem ist jeweils zu prüfen – zum Beispiel mittels verkehrsträgerübergreifender Korridorstudien – ob mit rechtzeitig realisierten kleinen und mittleren Projekten oder mit kostengünstigeren Lösungen nicht der gleiche volkswirtschaftliche Nutzen erzielt werden kann.

Zielsetzungen

- B42** Der Kanton Bern verfügt über ein leistungsfähiges und sicheres Strassennetz. Die hohe Erreichbarkeit ist sichergestellt.
- B43** Im Strassenraum sind die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander abgestimmt. Der Strassenraum ist insbesondere auch für den Langsamverkehr attraktiv gestaltet. Vorab in den Agglomerationen und auf ihren Einfallsachsen verfährt der Kanton nach dem «Berner Modell: Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr». Besondere Beachtung wird dabei den Bedürfnissen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs geschenkt. Verträglichkeitskonflikte sollen abgebaut und die Siedlungsqualität erhöht werden.
- B44** Die Investitionen in das Strassennetz werden weitsichtig geplant und berücksichtigen die übrigen verkehrsrelevanten Planungen. Dazu dienen der Strassennetzplan sowie der Investitionsrahmenkredit Strasse.

→ **A11, A12, B13, B14, B19, B87, C11**

Verkehrsmanagement

Herausforderungen

Vor einem Strassenausbau, respektive einem Strassenneubau sollen allfällige Möglichkeiten zum Erhalt und zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur ausgeschöpft werden. Im Zentrum stehen dabei Verkehrsmanagementmassnahmen in den grossen und mittleren Agglomerationen des Kantons. Verkehrsmanagement sorgt für einen zuverlässigen Verkehrsfluss, vermeidet Ausweichverkehr in Wohnquartiere und gewährleistet die ÖV-Anschlüsse und den Taktfahrplan. Es berücksichtigt ebenfalls die Bedürfnisse des Langsamverkehrs.

Zielsetzungen

- B45** Nach einer erfolgreichen Pilotbetriebsphase soll schrittweise ein definitives Verkehrsmanagementsystem in der Region Bern und bei Bedarf in den übrigen grösseren Agglomerationen eingeführt werden.

→ **B13, B14**

B5

Die Mobilitätsketten optimieren

Kombinierte Mobilität**Herausforderungen**

Park-and-Ride (P+R) und Bike-and-Ride (B+R) vergrössern das Einzugsgebiet der ÖV-Haltestellen. Sie sollen die verkehrsplanerischen Bestrebungen unterstützen, die Verkehrsspitzen auf stark belasteten Strassen nicht weiter anwachsen zu lassen und den öffentlichen Verkehr nicht zu konkurrieren. Gestützt auf den verkehrspolitischen Grundsatz «vermeiden - verlagern - verträglich gestalten» wird deshalb bei der kombinierten Mobilität für P+R ein dezentraler, für B+R ein flächiger Ansatz verfolgt: Innerhalb der Agglomerationskerngebiete trägt B+R sowohl zur Entlastung des Systems Strasse wie zu einer ausgeglichenen Auslastung öffentlicher Verkehrsmittel bei. Beide, P+R und B+R, fördern jedoch ausserhalb der Agglomerationskerngebiete mit dichtem und gut funktionierendem ÖV-Feinverteilnetz den Zugang zum ÖV für die Bevölkerung im dünn besiedelten ländlichen Raum.

Auf kantonaler und regionaler Stufe ist die Koordination der Beteiligten und der Massnahmen nötig mit dem Ziel, die Mobilitätsketten vom Ausgangs- bis zum Zielort gesamthaft zu betrachten und zu optimieren. Dabei sind auch die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements und der Verkehrstelematik sinnvoll zu nutzen.

Mit dem im Jahr 2009 in Kraft gesetzten Strassengesetz hat der Kanton die Möglichkeit, finanzielle Beiträge an Anlagen der kombinierten Mobilität zu leisten. Voraussetzung ist eine Aufnahme in den Strassennetzplan (Art. 61 SG).

Zielsetzungen

B51 Der Kanton unterstützt die Regionalkonferenzen, Planungsregionen und Transportunternehmungen bei der Planung und Finanzierung von

- P+R-Anlagen ausserhalb der Agglomerationskerngebiete
- B+R-Anlagen im gesamten Kantonsgebiet.

B52 Kanton und Gemeinden sind bestrebt, den Zugang zu den Bahnhöfen zu verbessern. Neben den P+R- und B+R-Anlagen sollen namentlich die Fusswege aus den benachbarten Wohn- und Arbeitsgebieten und die Umsteigebeziehungen zum öffentlichen Nahverkehr verkürzt und vereinfacht werden.

→ **B13, B82**

B6

Ausgangslage

Güterverkehr

Die Einflussnahme der Kantone auf den Güterverkehr auf Strasse und Schiene ist durch die verkehrspolitischen Vorgaben des Bundes beschränkt. Das Volumen des Güterverkehrs und die Wachstumsprognosen machen den Güterverkehr aber zu einem bedeutenden Thema.

Herausforderungen

Die Rahmenbedingungen verbessern

Der Kanton ist in drei Bereichen gefordert, die Rahmenbedingungen insbesondere für den kombinierten Verkehr sowie für den Güterverkehr auf der Schiene zu verbessern:

- Planerische Sicherstellung der nötigen Flächen aus verkehrsträgerübergreifender Sicht, insbesondere von Anschlussgleisen für grosse Industrie- und Gewerbegebiete bzw. von Industrie- und Gewerbegebieten, dort wo Gleise bestehen.
- Investitionsbeiträge für Güterverkehrsterminals / Zentren für den kombinierten Verkehr und weitere Infrastrukturen für den kombinierten Verkehr.
- Einbringen der kantonalen Interessen beim Aufbau des nationalen Systems für den kombinierten Verkehr, Ergänzung durch Feederlinien (Anschlusslinien).

Zielsetzungen

- B61** Der Kanton verfügt über ein verkehrsträgerübergreifendes Güterverkehrs- und Logistik-konzept als Steuerungsinstrument. Damit soll die langfristige und effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Volkswirtschaft sichergestellt und die benötigten Logistik-Flächen unter Berücksichtigung der verschiedenen räumlichen und verkehrlichen Bedürfnisse gesichert werden.
- B62** Der Kanton setzt sich für einen attraktiven und funktionierenden regionalen Zugang zum Güterverkehr ein. Standorte von Anlagen des kombinierten Verkehrs (Terminals) sind in Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen, Regionalkonferenzen und Planungsregionen, Städten und Gemeinden sowie privaten Betreibern zu bezeichnen und auf die wirtschaftliche Bedürfnisse und die Siedlungsentwicklung abzustimmen.
- B63** Wo ein grosser wirtschaftlicher Nutzen entsteht, werden Verkehrsachsen im Rahmen der ordentlichen Substanzerhaltung bzw. im Rahmen ohnehin notwendiger Strassenbauvorhaben und Brückenreparaturen auf 40 Tonnen Gesamtgewicht ausgebaut.
- B64** Der Kanton unterstützt innovative Ansätze zur Reduktion und zur verträglichen Abwicklung des Güterverkehrs. Die im kantonalen Richtplan ausgeschiedenen Entwicklungsstandorte für Nutzungen mit intensivem Güterverkehr sind durch die Bahn erschlossen und befinden sich in der Nähe eines Anschlusses an das Nationalstrassennetz.
- B65** Der Kanton sorgt für zweckmässig festgelegte Versorgungsrouten für Ausnahme-transporte auf National-, Kantons- und Gemeindestrassen, die den Transportbedürfnissen der Wirtschaft entsprechen. Damit wird sichergestellt, dass die Strasseneigentümer nur benötigte Strecken auf die besonderen Anforderungen von Ausnahmetransporten ausbauen und die für Ausnahmetransporte regelmässig benötigten Versorgungsrouten langfristig gesichert sind.

B7

Luftverkehr

Ausgangslage

Der Luftverkehr ist grundsätzlich Bundessache und wird im Luftfahrtgesetz (LFG) sowie in der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL), der Aussenlandeverordnung (AuLaV) und im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) geregelt. In den bundesrechtlichen Verfahren zur Erteilung von Betriebskonzessionen, Betriebsbewilligungen, Plange-nehmigungen für Bauvorhaben und Genehmigung von Betriebsreglementen wird der Kanton vom Bund angehört. Für den Vollzug der Luftverkehrspolitik ist der Bund zuständig. Der SIL ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt. Der SIL bildet die Grundlage für die Planung, die Bauten und den Betrieb der Infrastrukturanlagen der Zivilluftfahrt, insbesondere für die Konzession und das Betriebs-reglement.

Verkehrssystem
verträglich gestalten

Herausforderungen

Der Luftverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und wird unter Berücksichtigung der nachhaltigen Entwicklung in Bezug auf wirtschaftliche, ökologische und soziale Aspekte sinnvoll mit den anderen Verkehrsträgern abgestimmt. Mit der kantonalen Gesamtmobili-tätsstrategie wie auch der kantonalen Raumordnungs-, Umwelt-, Verkehrs- und Wirt-schaftspolitik setzt der Kanton strategische Schwerpunkte im Bereich der Luftfahrt. Diese stützen sich auf den Grundlagen des Bundes ab. Der Kanton vertritt seine langfristigen Interessen im Rahmen des Sachplanverfahrens Infrastruktur Luftfahrt (SIL) des Bundes. Die Rahmenbedingungen sind so zu gestalten, dass sie einen sicheren, wirtschaftlichen, umweltverträglichen und gesellschaftsverträglichen Luftverkehr ermöglichen. Die Konzent-

	<p>ration von Flugbewegungen auf wenige geeignete Standorte ist für den Kanton aus ökologischer, betrieblicher und regionalwirtschaftlicher Sicht prioritär. Die Zusammenarbeit und eine Arbeitsteilung der Anlagenbetreiber werden befürwortet.</p>
Spannungsfeld der Bedürfnisse zum Flughafen Bern berücksichtigen	<p>Der Flughafen Bern steht im Spannungsfeld verschiedener Bedürfnisse, namentlich Wirtschaft, Regionalpolitik, Umwelt, Gesundheit und Siedlungsentwicklung. Für den Linienverkehr ist im Kanton einzig der Flughafen Bern – als Regionalflughafen der Hauptstadtregion – massgebend. Das Angebot wird von verschiedenen Fluggesellschaften privatwirtschaftlich und nachfrageorientiert erbracht. Der Flughafen Bern dient weiter den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen und soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion entspricht. Der Kanton engagiert sich für eine darauf ausgerichtete Zusammenarbeit und Koordination unter den Partnern der Hauptstadtregion. Konflikte aus dem Nebeneinander von Flughafen, Siedlungsgebiet und Umwelt sind frühzeitig anzugehen.</p>
Bestehende Heliports und Flugfelder erhalten	<p>Die vorhandene Helikopter-Infrastruktur erachtet der Kanton als ausreichend. Auf den bestehenden Heliports sollen die Voraussetzungen für Flüge im öffentlichen Interesse – wie beispielsweise Rettungsflüge und Materialtransporte im Berggebiet – erhalten und optimiert werden.</p> <p>Der Kanton legt bei Gesuchen um Änderungen und Erweiterungen von Anlagen grösstes Gewicht auf die Beurteilung der Umwelt- und Lärmsituation. Vom Flugfeldbetreiber werden die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften sowie die vorsorglichen Massnahmen zur Einhaltung der Eckwerte der Umweltbelastung erwartet. Bei bewilligungspflichtigen Ausbau- und Erweiterungsvorhaben oder anderen Massnahmen, durch welche die Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) ausgeschöpft und die heutigen Lärmemissionen wesentlich erweitert würden, erwartet der Kanton, dass der Flugfeldbetreiber in einem Konzept aufzeigt, aus welchen Gründen des öffentlichen Interesses das geplante Vorhaben vertretbar ist, welche Optimierungen angestrebt werden und mit welchen konkreten Massnahmen die Lärmemissionen zumindest stabilisiert werden. Der Kanton erwartet von Haltern und Betreibern von Flugfeldern und Heliports bei jedem Gesuch den Nachweis, dass der Ausbaubedarf vorhanden ist.</p>
Gebirgslandeplätze restriktiv nutzen	<p>Gebirgslandeplätze (GLP) erfüllen primär für die Ausbildung von Piloten und die Übung im Gebirge eine wichtige Funktion. Zudem decken sie touristische und sportliche Bedürfnisse ab und stehen insofern in einem Spannungsfeld zu den Prinzipien des nachhaltigen Tourismus sowie zu strengen Schutzgedanken, namentlich in den BLN-Gebieten. Der Kanton verfolgt eine restriktive Nutzung der Gebirgslandeplätze in BLN-Gebieten. Der Bund hat die Anzahl Gebirgslandeplätze in der Schweiz auf maximal 40 beschränkt, sieben davon befinden sich im Kanton Bern.</p>

Zielsetzungen

- B71** Der Kanton unterstützt den Flughafen Bern in seiner Funktion als Regionalflughafen. Der Flughafen Bern stellt die Infrastruktur für den Linien- und Charterverkehr zur Verfügung, um die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und der Hauptstadtregion Schweiz an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren zu sichern. Die Entwicklung des Flughafens soll sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen richten.
- B72** Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Vorgaben und Rahmenbedingungen für sämtliche Flugplätze und Heliports sowie für den Regionalflughafen Bern in aktuellen SIL-Objektblättern konkretisiert werden und dass dabei den verschiedenen Interessen ausgewogen Rechnung getragen wird.

B73 Der Kanton befürwortet die Infrastruktur und Flüge, bei der die Luftfahrt dem öffentlichen Interesse dient, verfolgt aber eine zurückhaltende Politik bei Flügen von rein privatem Interesse. Der Kanton setzt sich für eine möglichst umweltschonende und gesellschaftsverträgliche Abwicklung des Luftverkehrs ein. Zur Sicherstellung des öffentlichen Interesses sowie der nachhaltigen Entwicklung erachtet der Kanton die bestehenden Heliports, Flugfelder und Gebirgslandeplätze als ausreichend.

B8

Planungsinstrumente

Ausgangslage

Mit der Gesamtmobilitätsstrategie hat der Regierungsrat seine Grundsätze in der Verkehrspolitik formuliert. Zentral ist eine verkehrsträgerübergreifende und auf die Ziele der Siedlungsentwicklung abgestimmte Planung und Problemlösung im Rahmen des kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsinstrumentariums.

Mit dem Strassennetzplan, dem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse und dem Investitionsrahmenkredit Strasse sowie dem kantonalen Investitionsrahmenkredit ÖV und dem Strategischen Entwicklungsprogramm Schiene des Bundes (Fern- und Regionalverkehr), dem ÖV-Angebotsbeschluss, dem kantonalen Sachplan Veloverkehr und dem kantonalen Sachplan Wanderrouthenetz wird das Gesamtverkehrssystem unter Berücksichtigung der regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) kurz-, mittel- und langfristig geplant. Infrastrukturvorhaben werden dabei unter Berücksichtigung der Kriterien der nachhaltigen Entwicklung und ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses priorisiert. Die Gemeinden vervollständigen die übergeordnete Verkehrsplanung im Rahmen ihrer Ortsplanungen z.B. mit kommunalen Verkehrsrichtplänen. Nebst der Baulanderschliessung legen sie insbesondere auch die zweckmässigen Fuss- und Veloverkehrsnetze, weitere Langsamverkehrsnetze sowie die Massnahmen zur Schliessung physischer und qualitativer Netzlücken fest.

Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung / Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK)

Herausforderungen

Ausgangslage

Die Agglomerationsprogramme, in denen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung der jeweiligen Agglomeration koordiniert wird, stellen das zentrale Element für die Planung der Verkehrsinfrastrukturen und für deren Mitfinanzierung durch den Bund dar. Ende 2007 wurden beim Bund die Berner Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung der ersten Generation eingereicht. Seit 2011 werden die Massnahmen der ersten Generation umgesetzt. Die Massnahmen der Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation werden ab 2015 umgesetzt. Per 2019 startet die Umsetzung der 3. Generation. Im Zuge der neuen Finanzierungsregelung wird mit der Überführung des Infrastrukturfonds in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) eine unbefristete Mitfinanzierung des Bundes an Verkehrsmassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme ermöglicht. Das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) verfügt somit über Mittel für weitere Generationen der Agglomerationsprogramme.

Die flächendeckende Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wird mit den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) sichergestellt. Die RGSK beinhalten auch die Agglomerationsprogramme gemäss Bundesrecht.

Zielsetzungen

- B81** Der Kanton setzt sich für die Umsetzung der Agglomerationsprogramme und deren Massnahmen ein. Insbesondere setzt er sich dafür ein, dass die Projekte von kantonalem Interesse fristgerecht umgesetzt und seitens Bund zeitgerecht mitfinanziert werden. Er ist Ansprechpartner des Bundes.
- B82** Der Kanton macht Vorgaben für die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) und begleitet deren Überarbeitung durch die Regionalkonferenzen und Planungsregionen. Der Kanton prüft die eingereichten RGSK und nimmt im Rahmen der kantonalen Synthese die Abstimmung mit der kantonalen Planung vor.
→ **B13, B14, B83, B86, B87**

Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)**Herausforderungen**

Der kantonale Sachplan Veloverkehr legt die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr fest. Im Rahmen von Anpassungen trägt er den rechtlichen, technischen und touristischen Entwicklungen angemessen Rechnung. Beim Alltagsverkehr fokussiert der Sachplan auf die Bedeutung der einzelnen Netzteile für den Veloverkehr und setzt damit Prioritäten bei jenen Routen, wo eine grosse Wirkung für den Veloverkehr zu erwarten ist. Der Sachplan ist ein Instrument zur Berücksichtigung des Veloverkehrs bei Strassenbau und -planung und bezeichnet wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen, an die der Kanton Beiträge leistet (Art. 59 SG).

Der kantonale Sachplan Wanderrouthenetz legt das rund 10'000 Kilometer umfassende Wanderrouthenetz im Kanton Bern fest. Nebst den Ergänzungsrouten bezeichnet er darin die Hauptwanderrouthen, an die der Kanton Beiträge an die Gemeinden leistet (Art. 60 SG).

Zielsetzungen

- B83** Der Kanton sorgt für ein attraktives und sicheres Netz an Velorouten für den Veloalltags- und den Velofreizeitverkehr. Er berücksichtigt die Anliegen des Langsamverkehrs bei Planung, Bau und Betrieb der Strassen.
- B84** Der Kanton legt ein attraktives Wanderrouthenetz fest, dass die Bedürfnisse der Wanderer nach belagsfreien Wegen berücksichtigt und die historischen Verkehrswege der Schweiz als touristisch attraktive Elemente der Landschaft einbezieht. Das Wanderrouthenetz ist optimal mit den Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verknüpft.
- B85** Der Sachplan Wanderrouthenetz und der Sachplan Veloverkehr sind Führungs-, Planungs- und Informationsinstrumente, mit welchen der Kanton die gesetzlichen Vorgaben von Bund und Kanton räumlich umsetzt. Die Sachpläne schaffen Transparenz und stellen die langfristige Nutzung der Velo- und der Wanderrouthen planerisch sicher. Sie fördern die frühzeitige Abstimmung der Planungen zwischen den raumwirksam tätigen Behörden von Bund, Kanton, Nachbarkantonen, Regionen und Gemeinden.

→ **B16, B17, B21, B22, B51, B52, B82**

Öffentlicher Verkehr

Angebotskonzept und
Angebotsbeschluss

Herausforderungen

Auf der Grundlage von Korridorstudien und teilregionalen Planungen erstellen die Regionalkonferenzen und regionalen Verkehrskonferenzen die regionalen Angebotskonzepte. Sie setzen aus regionaler Sicht Prioritäten. Die regionalen Angebotskonzepte umfassen in der Regel einen Zeitraum von vier Jahren. Auf der Basis der regionalen Angebotskonzepte wird das kantonale Angebotskonzept entworfen, das als Grundlage für den Angebotsbeschluss dient. Der Angebotsbeschluss wird vom Grossen Rat festgelegt. Investitionen in die Bahninfrastruktur sind kostspielig, haben eine sehr langfristige Wirkung und bedingen wegen grosser räumlicher Relevanz eine sehr sorgfältige und breit angelegte Planung. Seit der Einführung der Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) und dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) obliegt die Federführung bei der Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur mit Ausnahme des Ortsverkehrs (Tramprojekte) dem Bund. Der Kanton vertritt seine Interessen im Ausbau der Bahninfrastruktur im Rahmen der Strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) Bahninfrastruktur gemeinsam mit den Nachbarkantonen und gestaltet so die langfristige Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs mit. Kantonale Entwicklungsvorhaben fliessen in die strategischen Planungen des Bundes ein.

Zielsetzungen

- B86** Der Kanton vertritt seine langfristigen Interessen der ÖV-Weiterentwicklung im Rahmen der ÖV-Planungen des Bundes (STEP-Prozess und weitere).
→ **B13, B14, B33, B34, B35, B81, B82**

Privater Verkehr

Der Strassennetzplan

Herausforderungen

Zusammen mit dem Investitionsrahmenkredit Strasse hat der Strassennetzplan (SNP) das frühere Strassenbauprogramm abgelöst. Der Strassennetzplan wurde erstmals im Juni 2013 vom Regierungsrat beschlossen und wird seither periodisch angepasst. Der Grosse Rat genehmigt auf der Grundlage des SNP jeweils die vierjährigen Investitionsrahmenkredite Strasse.

Der SNP legt im Wesentlichen das rund 2'100 km umfassende Kantonsstrassennetz fest. Er teilt die Kantonsstrassen in die Kategorien A, B und C ein und zeigt summarisch den Finanzbedarf für ihren baulichen Unterhalt und ihren Ausbau auf. Er weist zudem auf die Veränderungen von strategischer Bedeutung am Kantonsstrassennetz hin, die in den nächsten 16 Jahren geplant sind und listet die grossen Vorhaben mit neuen Nettoausgaben von über 2 Millionen Franken auf.

Auf die Folgen des
Klimawandels reagieren

Die Strassennetzplanung erfolgt koordiniert mit den übrigen verkehrsrelevanten Planungen und stützt sich insbesondere auf die langfristig ausgelegten regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK). Sie ist dennoch kein statisches Instrument. Namentlich im alpinen und voralpinen Raum kann sie in Zukunft vermehrt durch die Folgen der Klimaerwärmung beeinflusst werden, welche sich in häufiger auftretenden, extremen Naturereignissen und den damit verbundenen Gefahren zeigen. Massnahmen zur Sicherung der Strasseninfrastruktur dürfte künftig ein höherer Stellenwert zukommen.

NAF und STEP
Nationalstrasse

Im Rahmen der Umsetzung des NAF sollen alle Erweiterungen und Kapazitätsausbauten der Nationalstrassen mit dem strategischen Entwicklungsprogramm STEP Nationalstrasse geplant werden. Aktuell enthält STEP die Projekte aus dem Programm Engpassbeseitigung. Dabei gilt es, die Interessen des Kantons Bern einzubringen.