

Bern



Biel/Lyss



Thun



Burgdorf



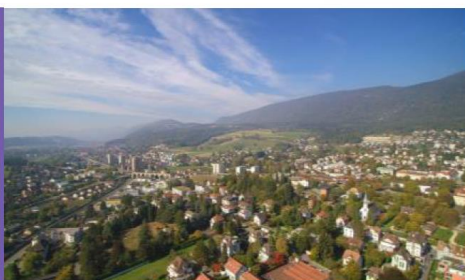
Langenthal



Interlaken

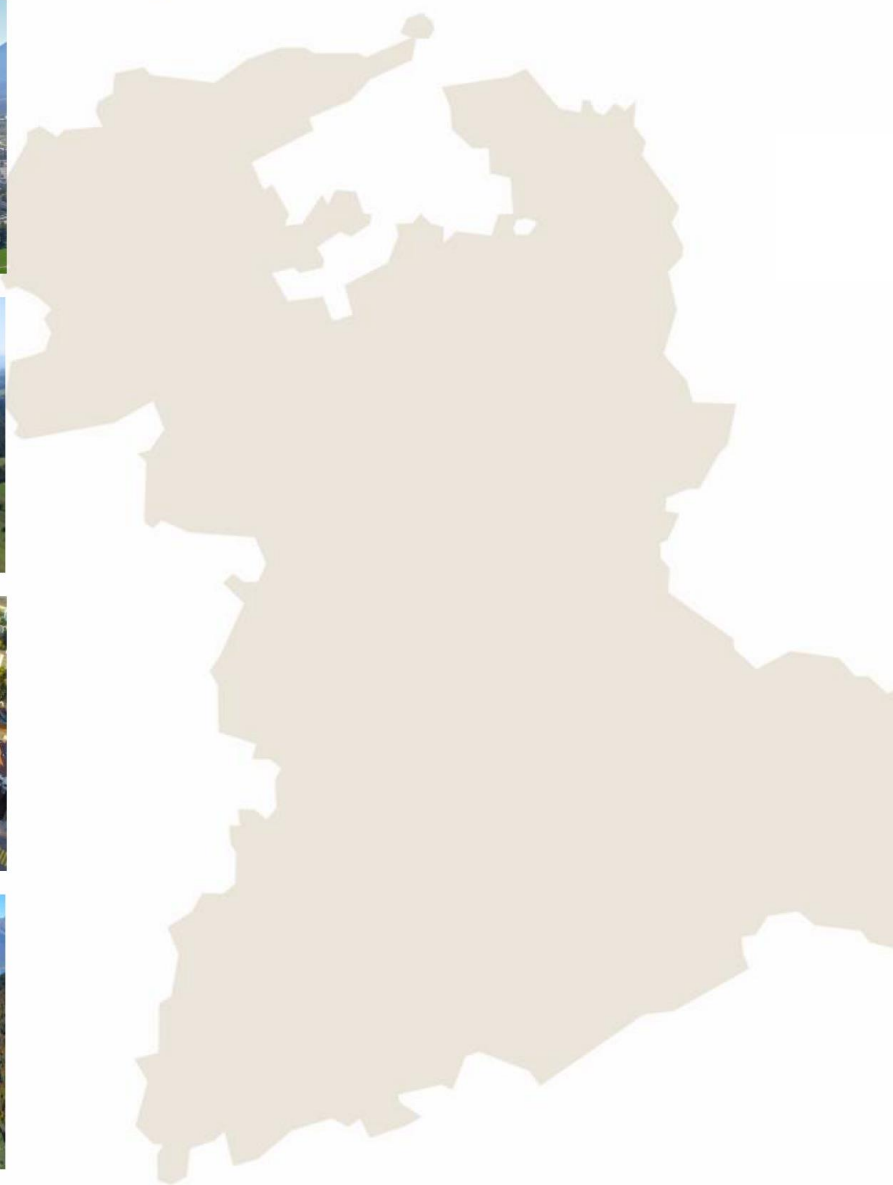


Grenchen



Berner Agglomerationsprogramme
der 4. Generation

Kantonale Synthese



Genehmigt durch den Regierungsrat
am 1. September 2021

Impressum

Auftraggeber

Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern
Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)
Nydegasse 11/13
3011 Bern

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)
Reiterstrasse 11
3013 Bern

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
Tiefbauamt (TBA)
Reiterstrasse 11
3013 Bern

Auftragnehmer

Ecoplan AG
Monbijoustrasse 14
3011 Bern

Bearbeitung

René Neuenschwander, Ecoplan
Raphael Joray, Ecoplan
Katja Bessire, AÖV
Matthias Fischer, AGR
Peter Muheim, TBA
Ramon Schwab, TBA

Inhaltsverzeichnis

Berner AP4 in Zahlen	4
Einleitung	6
Berner Ansatz.....	8
Kantonale Perspektiven	14
Siedlungsentwicklung in Zahlen	14
Kantonale Prioritäten Siedlung.....	16
Verkehrsentwicklung in Zahlen	19
Kantonale Prioritäten Strassenverkehr.....	22
Kantonale Prioritäten ÖV	25
MOCA-Indikatoren	28
AP4 Bern.....	31
Zukunftsbild und Ziele	33
Handlungsbedarf.....	36
Teilstrategien.....	37
Massnahmen	40
AP4 Biel/Lyss.....	47
Zukunftsbild und Ziele	49
Handlungsbedarf.....	52
Teilstrategien.....	53
Massnahmen	55
AP4 Thun	59
Zukunftsbild und Ziele	61
Handlungsbedarf.....	64
Teilstrategien.....	65
Massnahmen	67
AP4 Burgdorf.....	71
Zukunftsbild und Ziele	73
Handlungsbedarf.....	74
Teilstrategien.....	75
Massnahmen	76

AP4 Langenthal	78
Zukunftsbild und Ziele	80
Handlungsbedarf.....	82
Teilstrategien.....	83
Massnahmen	84
Interlaken.....	86
AP4 Grenchen.....	87
Zukunftsbild und Ziele	88
Handlungsbedarf.....	89
Teilstrategien.....	89
Massnahmen	90
Umsetzung, Controlling	91
Stand der Umsetzung Massnahmen Verkehr	92
Stand der Umsetzung Massnahmen Siedlung und Landschaft.....	95
Abkürzungen.....	96

Berner AP4 in Zahlen

6 AP4

Insgesamt werden **sechs Agglomerationsprogramme der 4. Generation** (AP4) mit Beteiligung von Berner Gemeinden beim Bund eingereicht. Dazu zählen fünf AP die ganz im Kanton Bern liegen – **Bern, Biel/Lyss, Thun, Burgdorf** und **Langenthal** – sowie das Solothurner AP **Grenchen**, an dem die Berner Gemeinde Lengnau beteiligt ist.

650'000 Einwohnende
450'000 Beschäftigte

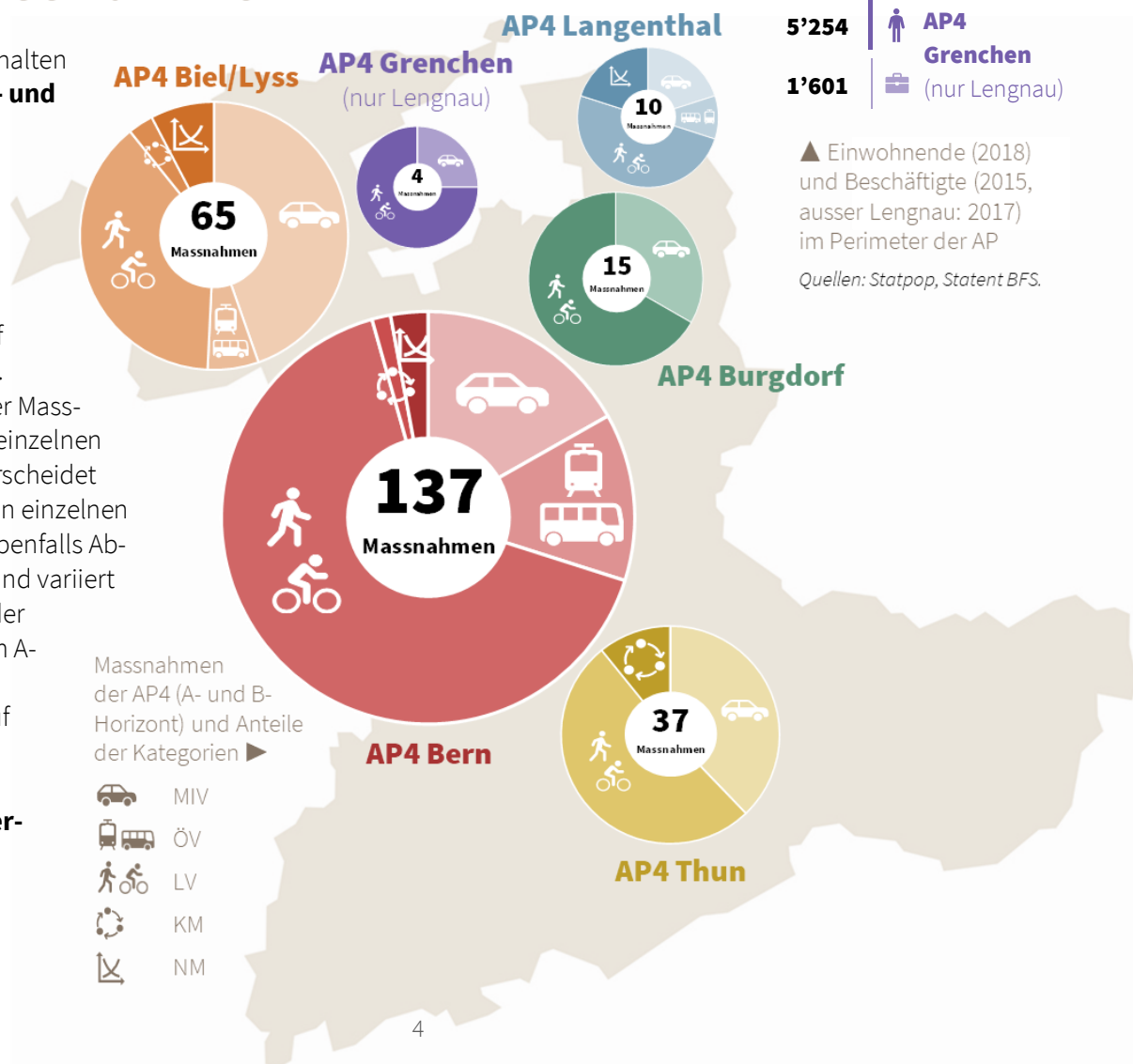
Die sechs AP umfassen **650'000 Einwohnende** und **450'000 Beschäftigte**. Die Grösse der Agglomerationen variiert stark – klar am grössten ist Bern mit 60 Prozent der Bevölkerung und 65 Prozent der Beschäftigten (vgl. Abbildung rechts).

268 Massnahmen

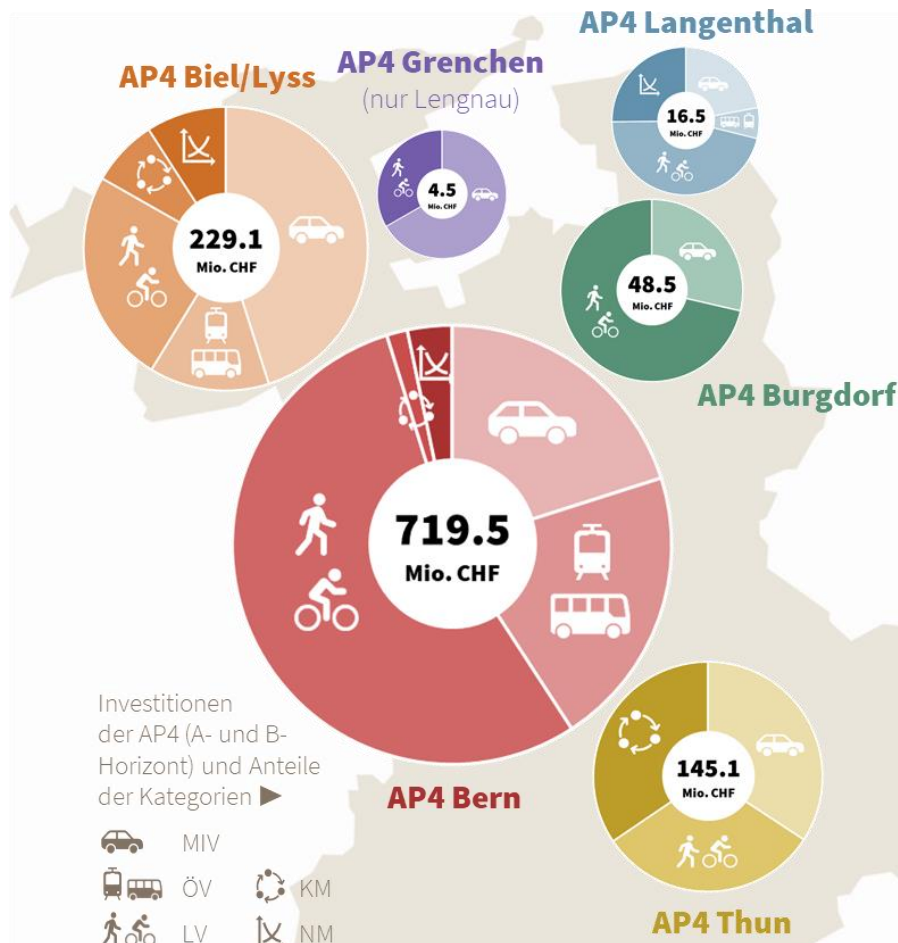
Die sechs AP enthalten total **268 Einzel- und Pauschalmassnahmen** im A- und B-Horizont. Die Abbildung rechts zeigt die Verteilung der Massnahmen auf die einzelnen AP. Die Verteilung der Massnahmen auf die einzelnen Kategorien unterscheidet sich zwischen den einzelnen AP stark (siehe ebenfalls Abbildung rechts) und variiert auch innerhalb der AP zwischen dem A- und B-Horizont (siehe Tabelle auf folgender Seite). In allen AP liegt ein klarer **Schwerpunkt** auf den Massnahmen im **Fuss- und Veloverkehr**.

Massnahmen der AP4 (A- und B-Horizont) und Anteile der Kategorien ▶

-  MIV
-  ÖV
-  LV
-  KM
-  NM



1'163'000'000 Franken



Die 268 Massnahmen entsprechen **Investitionen in Höhe von 1.163 Milliarden** Franken. Nebenstehende Abbildung zeigt die Verteilung der Investitionen auf die einzelnen AP sowie innerhalb der AP auf die Kategorien. Wie bei den Massnahmen unterscheidet sich auch die Verteilung der Investitionen auf die Kategorien je nach Horizont (vergleiche untenstehende Tabelle).

Investitionen der AP4 (A- und B-Horizont) und Anteile der Kategorien ▶

- MIV
- ÖV
- KM
- LV
- NM

Übersicht über Massnahmen und Kosten aller Berner AP4 ▼

	Massnahmen						Kosten (in Mio. CHF)						
	Horizont	MIV	OV	LV	KM	VM	Total	MIV	OV	LV	KM	VM	Total
AP4 Bern	A	10	12	45	2	3	72	77.1	76.6	224.0	11.0	21.0	409.7
	B	13	6	45		1	65	67.4	72.6	167.3		2.5	309.8
	A+B	23	18	90	2	4	137	144.5	149.2	391.3	11.0	23.5	719.5
		17%	13%	66%	1%	3%	100%	20%	21%	54%	2%	3%	100%
AP4 Biel/Lyss	A	26	3	15	1	3	48	90.8	13.9	21.6	2.5	15.0	143.8
	B	3	1	10	1	2	17	12.5	17.4	34.5	15.0	5.9	85.3
	A+B	29	4	25	2	5	65	103.3	31.3	56.1	17.5	20.9	229.1
		45%	6%	38%	3%	8%	100%	45%	14%	24%	8%	9%	100%
AP4 Thun	A	12		10			22	32.4		17.3			49.7
	B	2		9	4		15	17.3		28.1	50.0		95.4
	A+B	14		19	4		37	49.7		45.4	50.0		145.1
		38%		51%	11%		100%	34%		31%	34%		100%
AP4 Burgdorf	A	2		5			7	4.5		12.3			16.8
	B	3		5			8	9.4		22.4			31.8
	A+B	5		10			15	13.9		34.7			48.6
		33%		67%			100%	29%		71%			100%
AP4 Langenthal	A	2	1	3		2	8	3.6	1.1	5.3		4.1	14.1
	B			2			2			2.2			2.2
	A+B	2	1	5		2	10	3.6	1.1	7.5		4.1	16.3
		20%	10%	50%		20%	100%	22%	7%	46%		25%	100%
AP4 Grenchen (nur Lengnau)	A			1			1			0.5			0.5
	B	1		2			3	3.0		1.0			4.0
	A+B	1		3			4	3.0		1.5			4.5
		25%		75%			100%	67%		33%			100%
Alle AP4	A	52	16	79	3	8	158	208.4	91.6	281.0	13.5	40.1	634.6
	B	22	7	73	5	3	110	109.6	90.0	255.5	65.0	8.4	528.5
	A+B	74	23	152	8	11	268	318.0	181.6	536.5	78.5	48.5	1'163.1
		28%	9%	57%	3%	4%	100%	27%	16%	46%	7%	4%	100%

Einleitung

Ziele

Die vorliegende Synthese zu den bernischen Agglomerationsprogrammen der 4. Generation (AP4) verfolgt folgende Ziele:

- Sie **fasst die AP4 der verschiedenen Agglomerationen** im Kanton Bern **zusammen**. Für jede Agglomeration werden das Zukunftsbild, der Handlungsbedarf, die Strategien und die prioritären Massnahmen kurz vorgestellt.
- Sie **erklärt, wie die Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Kanton Bern erfolgt**. Der Kanton Bern hat dazu eine einzigartige Kombination von Planungsinstrumenten entwickelt. Die Synthese zeigt das Zusammenspiel dieser Instrumente auf.
- Sie legt dar, dass die AP4 des Kantons Bern die **Vorgaben der Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)** erfüllen. Die Synthese geht dabei insbesondere auf die in den RPAV formulierten Grundanforderungen (GA) ein. Im Fokus stehen die Grundanforderungen zur Trägerschaft und zur Partizipation (GA 1), zur Herleitung der prioritären Massnahmen (GA 2) sowie zur Umsetzung und zum Controlling (GA 4).

Aufbau

Die Synthese ist wie folgt aufgebaut:

- Zunächst wird das Zusammenspiel der Planungsinstrumente für Verkehr und Siedlung im Kanton Bern erklärt. Der **Berner Ansatz** zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung umfasst die kantonale, regionale und kommunale Ebene, wobei die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) eine wichtige Rolle spielen. Mit den RGSK stellt der Kanton Bern die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung nicht nur im Perimeter der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (BeSA) sicher, wie dies in den AP gemacht wird, sondern flächendeckend über das gesamte Kantonsgebiet. Die AP bilden einen Bestandteil der RGSK, und da die RGSK behördenverbindliche Richtpläne darstellen, sind die AP im Kanton Bern ebenfalls behördenverbindlich.
- Anschliessend werden die **kantonalen Perspektiven zu Verkehr und Siedlung** aufgezeigt. Diese dienen als überregional abgestimmte Grundlage für die Erarbeitung der einzelnen AP.
- Zusammenfassend werden danach die **fünf bernischen AP4** für die Agglomerationen **Bern, Biel/Lyss, Thun, Burgdorf und Langenthal** vorgestellt.
- Weiter wird das Vorgehen der Agglomeration **Interlaken** aufgezeigt, die für die 4. Generation **kein AP** erstellt hat.
- Zudem erfolgt ein kurzer Blick auf das solothurnische **AP Grenchen** mit der Berner Gemeinde **Lengnau**.
- Schliesslich erläutert die Synthese auch den **Stand der Umsetzung** der vorangegangenen AP-Generationen und den dazu im Kanton etablierten **Controllingprozess**.

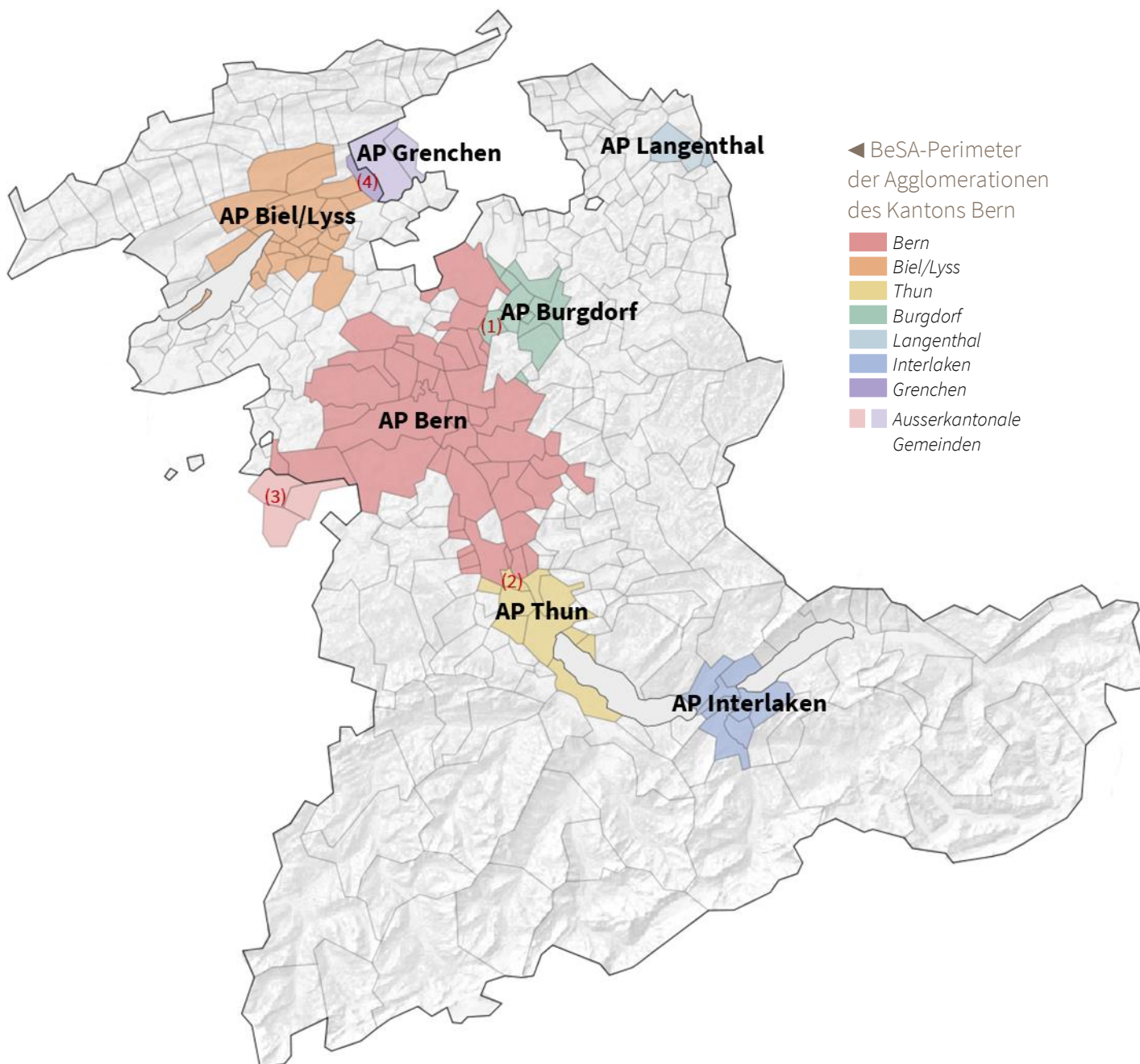
Einordnung der Synthese

Für die vorangegangenen Generationen von RGSK und AP hat der Kanton Bern jeweils einen umfassenden Synthesebericht erstellt, der sowohl die Inhalte der RGSK als auch der AP zusammenfasste. Der letzte Synthesebericht wurde vom Regierungsrat am 7. Dezember 2016 genehmigt. Darin wurden die in den RGSK und AP enthaltenen Massnahmen einem eigenen Bewertungsprozess unterzogen, um als Ergebnis die aus kantonaler Sicht prioritären Massnahmen bestimmen zu können.

Die nun vorliegende Synthese legt den **Fokus auf die AP4**, die darin enthaltenen prioritären Massnahmen und die damit verbundene Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Die Besonderheit des bernischen Ansatzes wird verständlich dargelegt. Darauf aufbauend werden die AP4 in einem kantonalen Kontext zusammengefasst.

Untenstehende Karte zeigt die **BeSA-Perimeter** der jeweiligen Berner Agglomerationen gemäss Anhang 4 der **MinVV**. Abweichend zur effektiven Zugehörigkeit hat der Kanton Bern in Absprache mit dem ARE beschlossen, dass die Gemeinde Hindelbank (1) im AP Burgdorf und die Gemeinde Uttigen (2) im AP Thun behandelt werden – jeweils anstelle des AP Bern – um den räumlichen Bezügen stärker Rechnung zu tragen. Zur Agglomeration Bern zählen auch die drei Freiburger Gemeinden Böisingen, Schmitten und Wünnewil-Flamatt (3). In Absprache mit dem Kanton Freiburg werden diese im AP4 Bern aber nicht behandelt. Als weiterer Spezialfall wird schliesslich die Berner Gemeinde Lengnau (4) im Rahmen des solothurnischen AP Grenchen behandelt.

Perimeter der einzelnen AP



Berner Ansatz

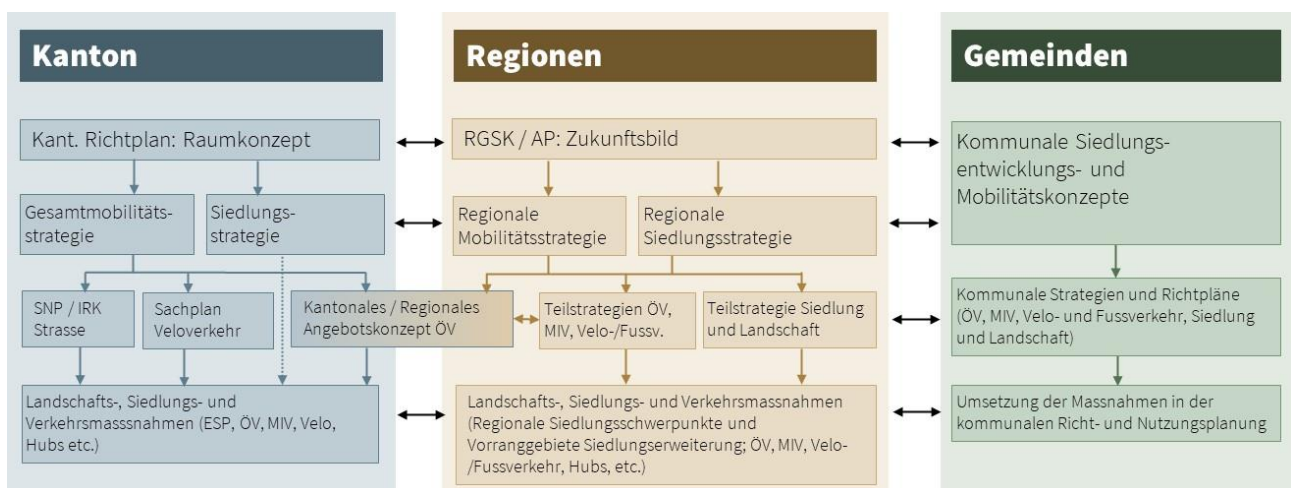
Lange Tradition

Der Berner Ansatz zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung hat eine lange Tradition. Schon vor bald 30 Jahren hat der Regierungsrat in seinem Bericht **«Berner S-Bahn / Siedlung»** die Zusammenhänge erkannt und eine auf die S-Bahn abgestimmte Siedlungsentwicklung postuliert. Die künftige Raumentwicklung im Kanton Bern sollte sich an drei Eckpfeilern orientieren: Arbeitsplätze an Lagen konzentrieren, die gut mit dem ÖV erschlossen sind, den öffentlichen Verkehr fördern und die Siedlungsentwicklung nach innen richten. Daraus entwickelte sich beispielsweise das sehr erfolgreiche kantonale Programm der Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte ESP.

Mit dem Bericht **«Berner Verkehrspolitik 2000»** wurde weiter konkretisiert, wie die Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung auf kantonaler Ebene erfolgen soll. Darauf aufbauend wurden im Jahr 2003 für einzelne Agglomerationen erstmals **Mobilitätsstrategien** erarbeitet. Diese Gemeinschaftswerke von Kanton, Regionen und Gemeinden bildeten die Basis für die ab 2007 folgenden Agglomerationsprogramme der 1. Generation. Inzwischen liegt die 4. Generation der Agglomerationsprogramme vor.

Zentral am bernischen Vorgehen ist die wirkungsvolle **Abstimmung von Verkehr und Siedlung nicht nur im Agglomerationsperimeter, sondern darüber hinaus im gesamten Kanton**. Grundlage dafür bildet die Strategie für Agglomerationen und Regionale Zusammenarbeit, mit der 2007 per Volksentscheid das **Regionalkonferenzmodell** begründet wurde. Die Regionalkonferenzen sind verantwortlich für die überkommunal abgestimmte regionale Planung. Wo formell noch keine Regionalkonferenz gebildet wurde, übernehmen Planungsregionen diese Aufgabe. Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung erfolgt in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK), die flächendeckend über den ganzen Kanton erstellt und periodisch aktualisiert werden und die die Agglomerationsprogramme enthalten. Untenstehende Abbildung zeigt das Zusammenspiel zwischen kantonalem, regionalem und kommunalem Planungsinstrumentarium, auf das wir in den folgenden Abschnitten näher eingehen.

Planungsinstrumente zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene im Kanton Bern ▼



Auf kantonalen Ebene beruht die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf der Verknüpfung zwischen der kantonalen Richtplanung, der strategischen Verkehrsplanung und der mittelfristigen Finanzplanung.

Vom kantonalen Planungsinstrumentarium...

Der vom Bundesrat am 4. Mai 2016 genehmigte kantonale Richtplan 2030 und die am 1. April 2017 in Kraft getretene Teilrevision der kantonalen Baugesetzgebung setzen das revidierte eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) um. Die im Richtplan 2030 enthaltenen Strategien und Massnahmen werden alle zwei Jahre im Rahmen eines Richtplancontrollings überprüft und gegebenenfalls angepasst. Die Ergebnisse der vorliegenden Synthese AP4 werden im Rahmen des Richtplancontrollings '22 in den kantonalen Richtplan einfließen.

Kantonaler Richtplan

Der **kantonale Richtplan** gibt den behördenverbindlichen Rahmen für die Raumplanung im Kanton Bern vor. Für die vorliegende Synthese sind die Zielsetzungen im Bereich der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung hervorzuheben: **Die Zersiedlung ist zu bremsen, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken und auf die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr abzustimmen sowie das Kulturland zu schonen und die Fruchtfolgefleichen zu schützen.** Der kantonale Richtplan enthält darüber hinaus wichtige Vorgaben und Ziele zu anderen Themen wie Natur, Landschaft, Tourismus und Landwirtschaft, auf die im Rahmen dieser Synthese nicht vertieft eingegangen wird.

Der kantonale Richtplan gibt zudem vor, wie auf der regionalen Ebene räumliche Festlegungen zu treffen sind. Er enthält dazu die Massnahme B_09, in der die Aufgaben und Inhalte der RGSK auf der Grundlage von Artikel 98a Absatz 4 des Berner Baugesetzes (BauG) beschrieben und der Prozess zur Erarbeitung der RGSK definiert werden. Diese Vorgaben gelten ebenso für die als Teil der RGSK erarbeiteten Agglomerationsprogramme.

Der kantonale Richtplan enthält die prioritären Entwicklungsgebiete für das Wohnen und Arbeiten aus kantonalen Sicht (in den Massnahmen A_08 und C_04). Zusätzlich enthält er verbindliche Regeln für die Festlegung von Wohn- und Arbeitsschwerpunkten und von Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten. Er stellt auch klare Bedingungen an Siedlungserweiterungen. Diese müssen überkommunal abgestimmt sein und ab einer Grösse von zwei Hektaren oder bei Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen zwingend in den RGSK als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen oder Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung verankert sein. Für die Verankerung dieser Vorranggebiete Siedlungserweiterung im RGSK muss zudem ein Bedarfsnachweis erbracht werden. Dabei sind strenge Anforderungen zum haushälterischen Umgang mit dem Boden, zu den Fruchtfolgefleichen und zur ÖV-Erschliessung zu erfüllen.

Die Gemeinden setzen die Vorgaben des kantonalen Richtplans in ihren Ortsplanungen um. Die Berechnung der **Bauzonengrösse Wohnen** (in Wohn-, Misch- und Kernzonen WMK) erfolgt mit einer Berechnungsmethode, die in der Richtplan-Massnahme A_01 verbindlich definiert ist und die immer dann zur Anwendung kommt, wenn eine Gemeinde den 15-jährigen Baulandbedarf geltend machen will. Die Methode umfasst drei Schritte: Neben der Lage der Gemeinde in den Raumtypen, ihrer Zentralität sowie der aktuellen Raumnutzerdichte werden die unüberbauten WMK und – falls die Gemeinde unter dem Richtwert der Raumnutzerdichte des jeweiligen Raumtyps liegt – auch ein Drittel der Nutzungsreserven innerhalb der überbauten WMK berücksichtigt und bei der Bedarfsrechnung in Abzug gebracht.

Falls aus dieser Berechnung ein **tatsächlicher Baulandbedarf Wohnen** resultiert (d.h. die Gemeinde einen tatsächlichen Einzonungsbedarf geltend machen kann), setzen Einzonungen von WMK weitere Kriterien wie die genügende ÖV-Erschliessung, Mindestdichtevorgaben oder die Schonung des Kulturlands und der Schutz der Fruchtfolgefleichen voraus.

Gemäss diesen Berechnungen können **nur etwa ein Siebentel der Gemeinden** im Kanton Bern **noch Einzonungen** von WMK **vornehmen**, die anderen können neue WMK nur ausscheiden, wenn gleichzeitig eine gleich grosse (oder je nach Bauzonensituation der Gemeinde doppelt so grosse) WMK ausgezont wird.

Auch für die Einzonung von **Arbeitszonen** sind die verbindlichen Grundsätze im Richtplan festgelegt (Massnahme A_05): Einzonungen für **grössere Neuansiedlungen** sind **nur in Entwicklungsschwerpunkten** oder **Vorranggebieten Siedlungsentwicklung** der RGSK möglich. Ansonsten sind Einzonungen primär für den lokalen Bedarf bereits ansässiger Betriebe möglich. Auch dort gelten die Regelungen bezüglich Kulturland und Fruchtfolgefleichen, ebenso muss eine gute ÖV-Erschliessung gewährleistet sein. Zudem durchläuft jede Einzonung von Arbeitszonen die Arbeitszonenbewirtschaftung, mit der eine regionale Abstimmung erfolgt und sichergestellt wird, dass vorhandene Arbeitszonen besser genutzt werden, bevor eine Einzonung gemacht wird. Dafür steht die Karte der unüberbauten Arbeitszonen von regionaler Bedeutung im Geoportal des Kantons zur Verfügung, welche in Zusammenarbeit mit den Regionen periodisch aktualisiert wird.

Gesamtmobilitätsstrategie

Mit der Gesamtmobilitätsstrategie hat der Regierungsrat schon 2008 die **verkehrspolitischen Grundsätze und Stossrichtungen** verkehrsträgerübergreifend festgelegt und die auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichteten Ziele der kantonalen Mobilitätspolitik vorgegeben. Insbesondere verankert die Gesamtmobilitätsstrategie die **3V-Strategie** «Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich abwickeln»:

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

Derzeit findet eine Überarbeitung der Gesamtmobilitätsstrategie statt. Ziel ist die Anpassung der 3V-Strategie auf das veränderte Mobilitätsumfeld. Die bestehenden Grundsätze und Stossrichtungen werden im Kern jedoch ihre Gültigkeit behalten.

Verkehrsplanung und Finanzierung

Die Gesamtmobilitätsstrategie bildet die Grundlage für die langfristige Verkehrsplanung. Die **Planungsinstrumente** sind dabei...

- ...im Strassenverkehr der **Strassennetzplan (SNP)**. Er legt die Kantonsstrassen fest und zeigt ergänzend die Nationalstrassen und die wichtigen Gemeindestrassen (Basisnetz). Er zeigt weiter die strategischen Vorhaben auf den Kantonsstrassen und den kantonalen Velowegen. Zudem legt er die Anlagen der kombinierten Mobilität mit regionaler Bedeutung fest, an die der Kanton Beiträge leistet. Die Kosten für den Ausbau der Kantonsstrassen und kantonalen Velowege werden durch den alle vier Jahre verabschiedeten **Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK Strasse)** gedeckt. Für grosse Ausbauprojekte sind Objektkredite nötig und der bauliche Unterhalt der Kantonsstrassen wird über einen separaten Rahmenkredit finanziert. Auch der bauliche Unterhalt trägt zu einem für alle Verkehrsmittel verträglichen Strassennetz bei.

- ...im Veloverkehr der **Sachplan Veloverkehr (SVV)**. Er zeigt das angestrebte Velonetz für den Alltags- und Freizeitverkehr und den grösseren Handlungsbedarf auf. Kantonale Veloinfrastrukturen werden ebenfalls über den IRK Strasse finanziert. An wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen leistet der Kanton Beiträge von 40 Prozent (Art. 59 SG).
- ...im öffentlichen Verkehr das **ÖV-Angebotskonzept**. Es legt gestützt auf die übergeordneten Strategien, die STEP-Ausbauschritte und die Mobilitätsentwicklung dar, wie sich der ÖV mittel- bis längerfristig entwickeln soll. Das mittelfristige Angebot wird alle vier Jahre über den **Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr (AGB)** festgelegt und die Finanzierung neuer Infrastrukturen wie etwa Gleisanlagen des Ortsverkehrs erfolgt durch den ebenfalls auf vier Jahre ausgelegten **Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr (IRK ÖV)**. Wie bei den Strassenprojekten gibt es auch beim ÖV Objektkredite für grosse Ausbauprojekte.

Zentral für das Gelingen der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ist die enge Abstimmung zwischen den kommunalen, regionalen und kantonalen Planungen. Fundierte regionale Planungen erlauben es dem Kanton, seine Planungen auf solide regionale Abklärungen abzustützen und für das ganze Kantonsgebiet Prioritäten zu setzen, insbesondere bei den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Den **Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK)** kommt eine zentrale **Scharnierfunktion zwischen den kommunalen und den kantonalen Planungen** zu. Die in der Verordnung über die Regionalkonferenzen bezeichneten Perimeter der RGSK umfassen den ganzen Kanton. Das RGSK wird durch die Regionalkonferenz bzw. Planungsregion nach den Vorgaben des Kantons und unter Einbezug der Gemeinden erarbeitet. Das RGSK durchläuft eine öffentliche Mitwirkung und die kantonale Vorprüfung. Es wird durch die regionalen Träger als **behördenverbindlicher regionaler Teilrichtplan** nach Artikel 98a Absatz 4 BauG erlassen und vom Kanton schlussendlich genehmigt. Die RGSK gewährleisten so die **flächendeckende Abstimmung von Verkehr und Siedlung** im Kanton Bern. Dank der thematischen Erweiterung der RGSK in den Bereichen Natur und Landschaft sowie Tourismus und dem vierjährigen Aktualisierungsrhythmus besteht ein massgeschneidertes und flexibles Planungsinstrument für die langfristige sektorübergreifende Steuerung der regionalen Entwicklung.

Die **RGSK enthalten von Gesetzes wegen die jeweiligen AP** nach Bundesrecht (Art. 98a Abs. 2 BauG). Damit wird die optimale Integration der Agglomerationsprogramme nach Bundesrecht in die regionale Gesamtplanung sichergestellt. Der zentrale Unterschied zwischen den RGSK und den AP ist der Perimeter: Die AP erstrecken sich grundsätzlich nur über die BeSA-Perimeter des Bundes – wobei der Perimeter von den Trägerschaften angepasst werden kann. Die RGSK beziehen dagegen alle Gemeinden innerhalb des jeweiligen Regionalkonferenzperimeters mit ein. **Inhaltlich sind AP und RGSK für den Perimeter der AP identisch:** Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen samt deren Priorisierung stimmen überein.

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat gestützt auf Art. 98a Abs. 3 BauG inhaltliche und zeitliche Vorgaben an die Erarbeitung der RGSK 2021 und der AP4 erlassen (vgl. RRB 1005/2018). Die entsprechenden Vorgaben umfassen namentlich die Grundsätze und thematischen Schwerpunkte für die Bevölkerungs-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, die verkehrsintensiven Vorhaben und die Erschliessungsqualitäten mit dem öffentlichen Verkehr. Dazu werden die zu behandelnden Inhalte präzisiert und konkrete Aufträge erteilt, mit denen die Abstimmung von Verkehr und Siedlung in den Regionen sichergestellt wird.

...über die regionale Bottom-up-Planung...

Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK)

...und die Einbettung der AP in die RGSK...

Behörden-
verbindlichkeit
der AP im Kanton
Bern

Wie erwähnt sind die RGSK behördenverbindliche regionale Teilrichtpläne. Indem die **AP** Bestandteil der RGSK sind, erfüllen sie die Anforderung des Bundes an eine regional abgestimmte, **behördenverbindliche Planungsgrundlage**. Dieses Zusammenspiel ist eine grosse Stärke des Berner Ansatzes.

Mitfinanzierung
kommunaler
AP-Massnahmen
durch den Kanton

Eine zweite grosse Stärke des Berner Ansatzes betrifft die Finanzierung kommunaler Massnahmen. Gemäss Artikel 62 des kantonalen Strassengesetzes (SG) **leistet der Kanton Beiträge an die vom Bund mitfinanzierten Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen**, insbesondere auch an Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität. Der **Kantonsbeitrag** beläuft sich derzeit auf **35 Prozent** der anrechenbaren Kosten nach Abzug der Beiträge des Bundes aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF).

Partizipativer
Prozess

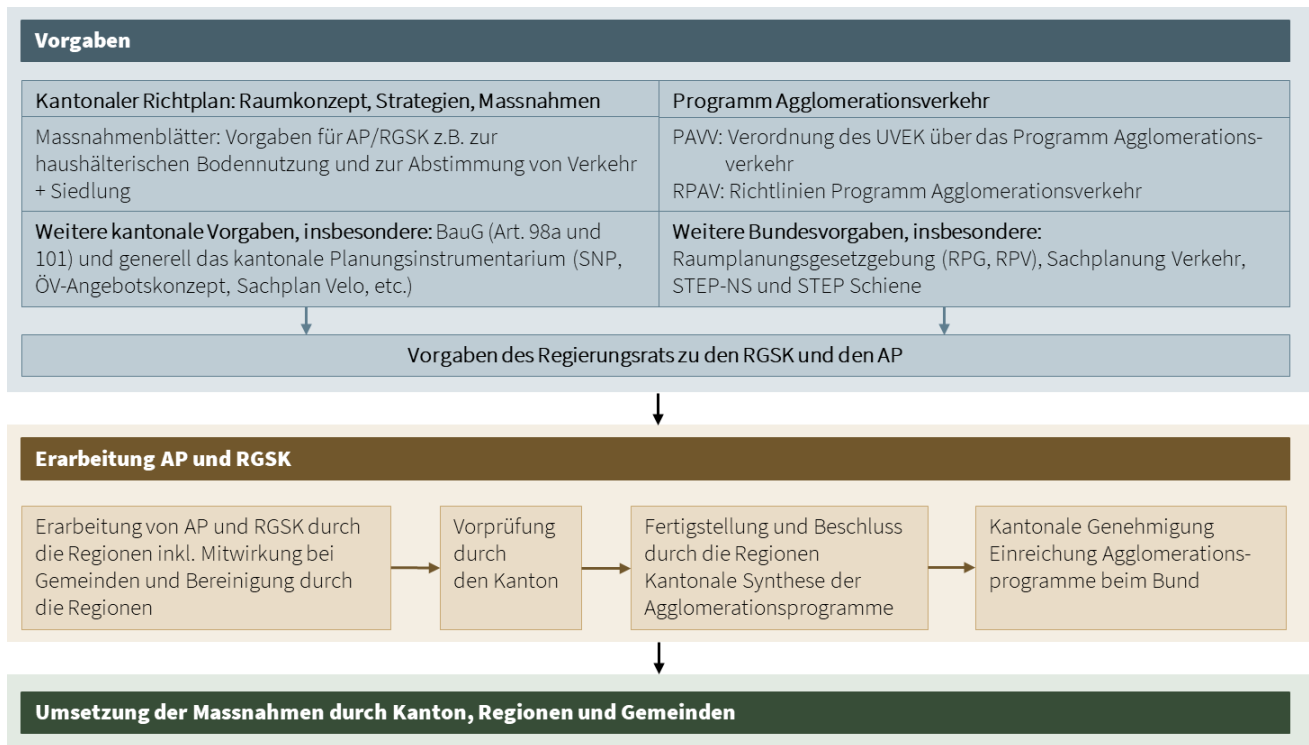
Die AP werden zusammen mit den RGSK in einem **partizipativen Prozess** erarbeitet. Die Erarbeitung erfolgt durch die zuständigen Regionalkonferenzen oder Planungsregionen aufgrund der verbindlichen Vorgaben des Regierungsrats. Die Gemeinden werden einbezogen, indem sie als Mitglieder in den Organen der Regionalkonferenzen bzw. Planungsregionen vertreten sind sowie im Rahmen von Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahren. Der partizipative Prozess umfasst in der Regel auch **Workshops**, in denen der Ist-Zustand analysiert, der Handlungsbedarf und mögliche Massnahmen eruiert werden und das Zukunftsbild angepasst oder neu erarbeitet wird. Die Entwürfe des RGSK und AP werden in eine **öffentliche Mitwirkung** gegeben, anschliessend überarbeitet und dem Kanton zur Vorprüfung unterbreitet.

Die aufgrund der kantonalen Vorprüfungsberichte überarbeiteten AP und RGSK werden durch die Organe der regionalen Trägerschaften (Regionalversammlung bzw. Vereinsversammlung der Planungsregionen), die aus Vertretungen der beteiligten Gemeinden zusammengesetzt sind, als behördenverbindliche regionale Teilrichtpläne beschlossen und dem Kanton zur Genehmigung unterbreitet. Nach ihrer Genehmigung sind die RGSK (und AP) somit für alle Gemeinden im betreffenden Perimeter behördenverbindlich. Damit ist die **Grundanforderung 1 des Bundes** («Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden sind von den zuständigen Gemeindeorganen zu beschliessen») **erfüllt**. Der Kanton gibt die AP für die Einreichung beim Bund frei (gemäss Art. 8 PAVV). Er ist wie erwähnt für die Genehmigung der RGSK zuständig. Mit der Genehmigung fliessen die Anträge der Regionen in die kantonalen Instrumente ein.

...zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung

Das **Zusammenspiel zwischen kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsinstrumenten hat sich bewährt**. Im Erarbeitungsprozess verfügen die regionalen Trägerschaften und die Gemeinden einerseits über den nötigen Gestaltungsspielraum. Andererseits ist mit den verbindlichen kantonalen Vorgaben an die RGSK und an die AP eine optimale Abstimmung von Verkehr und Siedlung sichergestellt. Die vom Kanton genehmigten RGSK und AP fliessen in die Überarbeitung der kantonalen Planungsinstrumente ein. Die folgende Abbildung fasst den Erarbeitungsprozess zusammen.

▼ Erarbeitungsprozess der RGSK und AP



Kantonale Perspektiven

Siedlungsentwicklung in Zahlen

Bevölkerung

Im Kanton Bern lebten Ende 2018 rund 1'035'000 Personen (siehe untenstehende Tabelle). Seit 2010 ist die Bevölkerung damit um knapp 6 Prozent gewachsen. **In den Agglomerationen** leben 675'000 Personen oder knapp **zwei Drittel der Gesamtbevölkerung** des Kantons. Bis 2040 wird über den gesamten Kanton mit einem Bevölkerungswachstum von rund 13 Prozent gerechnet. Ein **überdurchschnittliches Wachstum** wird dabei in den Agglomerationen **Bern, Biel und Langenthal** erwartet.

Ständige Wohnbevölkerung ►

Quellen: Statpop BFS, Strukturdaten GVM.

Perimeter	Bevölkerung 2018	Anteil 2018	Trendwachstum (GVM 2040)
AP Bern	378'855	37%	+16%
AP Biel/Lyss	121'010	12%	+19%
AP Thun	98'365	9%	+8%
AP Burgdorf	32'772	3%	+13%
AP Langenthal	15'624	2%	+16%
AP Interlaken	23'626	2%	+10%
Übriges Gebiet	364'725	35%	+10%
Kanton Bern	1'034'977	100%	+13%

Arbeitsplätze

Ende 2015 belief sich die Anzahl der **Beschäftigten** im Kanton Bern auf gut 628'000 (siehe untenstehende Tabelle). Seit 2010 ist damit auch bei den Arbeitsplätzen eine Zunahme festzustellen. Bis 2040 wird mit einem moderaten Wachstum der Beschäftigten von 7 bis 8 Prozent gerechnet, wobei dieses **Wachstum** sich **auf die Agglomerationen Bern, Biel, Thun, Langenthal und Burgdorf konzentriert**. Ausserhalb der Agglomerationen wird dagegen ein spürbar geringeres, teilweise sogar negatives Arbeitsplatzwachstum erwartet.

Beschäftigte ►

Quellen: Statent BFS, Strukturdaten GVM. Das Wachstum dürfte aufgrund der Entwicklung zwischen 2015 und 2018 höher ausfallen als im GVM prognostiziert.

Perimeter	Beschäftigte 2015	Anteil 2015	Trendwachstum (angelehnt an GVM 2040)
AP Bern	301'353	48%	+9%
AP Biel/Lyss	63'944	10%	+9%
AP Thun	48'730	8%	+9%
AP Burgdorf	21'168	3%	+9%
AP Langenthal	12'717	2%	+9%
AP Interlaken	13'743	2%	+3%
Übriges Gebiet	166'821	27%	+3%
Kanton Bern	628'477	100%	+7.5%

Bauzonen

Der Kanton Bern verfügt insgesamt über **zurückhaltend dimensionierte Bauzonen**. Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) umfassten im Jahr 2020 rund 17'000 Hektaren, bei den Arbeitszonen belief sich dieser Wert auf rund 3'500 ha (siehe folgende Tabelle). Mit dem kantonalen Richtplan 2030 und der angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen bilden zudem **Neueinzonungen** den **Ausnahmefall**. In den Perimetern der AP Bern, Thun und Burgdorf liegt der Anteil unüberbauter Wohn-, Misch-

und Kernzonen unter dem kantonalen Schnitt. Bei den unüberbauten Arbeitszonen liegen die Anteile in allen AP-Perimetern ausser Biel unter dem kantonalen Schnitt.

Perimeter	WMK			Arbeitszonen		
	ha total	unüberbaut ha	%	ha total	unüberbaut ha	%
AP Bern	4'550	208	5%	867	77	9%
AP Biel/Lyss	1'809	139	8%	463	89	19%
AP Thun	1'557	78	5%	316	36	12%
AP Burgdorf	542	26	5%	190	18	9%
AP Langenthal	262	30	11%	108	12	11%
AP Interlaken	428	30	7%	76	7	9%
Übriges Gebiet	8'174	699	9%	1'519	301	20%
Kanton Bern	17'322	1'209	7%	3'538	540	15%

◀ Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) und Arbeitszonen im Jahr 2020.

Quelle: Auswertung AGR

Die Analyse der räumlichen Anordnung der Bauzonen sowie der unüberbauten Bauzonenreserven zeigt, dass **insbesondere in den Zentren** (urbane Kerngebiete sowie Zentren 3. und 4. Stufe) ein **zu geringes Angebot** besteht. Diese Tendenz zur Verknappung von Bauland in den Zentren hat sich in den letzten Jahren verstärkt. In einigen Städten und Agglomerationsgemeinden wurden gut erschlossene und zentral gelegene Einzonungen in Abstimmungen abgelehnt. Betrachtet man hingegen den Raumtyp «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» ohne die Zentren 3. und 4. Stufe, so fällt auf, dass sich hier anteilmässig die grössten Reserven befinden. Demgegenüber ist festzuhalten, dass die Reserven in den «zentrumnahen ländliche Gebieten» sowie den «Hügel- und Berggebieten» nicht überdimensioniert sind.

Untenstehende Tabelle zeigt die theoretischen inneren Nutzungsreserven in den bereits überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) pro Agglomeration.

Innere Nutzungsreserven

Die Analyse der theoretisch ermittelten **inneren Nutzungsreserven** in den überbauten WMK zeigt einerseits auf, dass es **regionale Unterschiede** gibt – die Agglomeration Bern hat prozentual den kleinsten, Biel den grössten Anteil an Innenentwicklungspotenzial – und andererseits, dass es insbesondere **auch an zentralen Lagen** durchaus **noch Innenentwicklungspotenzial** gibt.

Perimeter	Innere Nutzungsreserven in überbauten WMK (ha)
AP Bern	552
AP Biel/Lyss	260
AP Thun	247
AP Burgdorf	94
AP Langenthal	27
AP Interlaken	67
Übriges Gebiet	1'615
Kanton Bern	2'862

◀ Theoretische innere Nutzungsreserven in WMK im Jahr 2020.

Quelle: Auswertung AGR

Kantonale Prioritäten Siedlung

Wohnen



Der Kanton bezeichnet im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_08) die aus seiner Sicht **prioritären Entwicklungsgebiete für das Wohnen** und fördert so **gezielte Umstrukturierungen, Verdichtungen und Siedlungserweiterungen an zentralen, gut erschlossenen Lagen**. Ausgangspunkt dazu bilden die RGSK und AP: Gestützt auf die verbindlichen kantonalen Vorgaben werden die Gebiete bezeichnet, die sich aus raumplanerischer Sicht besonders gut für eine Wohnnutzung oder eine gemischte Nutzung Wohnen und Arbeiten eignen und insbesondere über eine gute ÖV-Erschliessung verfügen. Mit der vorliegenden Synthese werden die aus kantonalen Sicht prioritären Gebiete für das Wohnen beschlossen und anschliessend in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

Wohnschwerpunkte, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen

Es handelt sich dabei einerseits um bereits eingezonte Gebiete mit grossem Realisierungspotenzial (**Wohnschwerpunkte**) oder um bebaute Gebiete mit Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzial (**Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete**), andererseits um noch nicht eingezonte Gebiete (**Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen**). Im kantonalen Richtplan sind bisher 28 solche prioritären Entwicklungsgebiete Wohnen festgelegt, auf denen das Bevölkerungswachstum prioritär erfolgen soll. Diese umfassen eine Fläche von insgesamt rund 250 Hektaren und sind zu mehr als 80 Prozent bereits eingezont.

Arbeiten



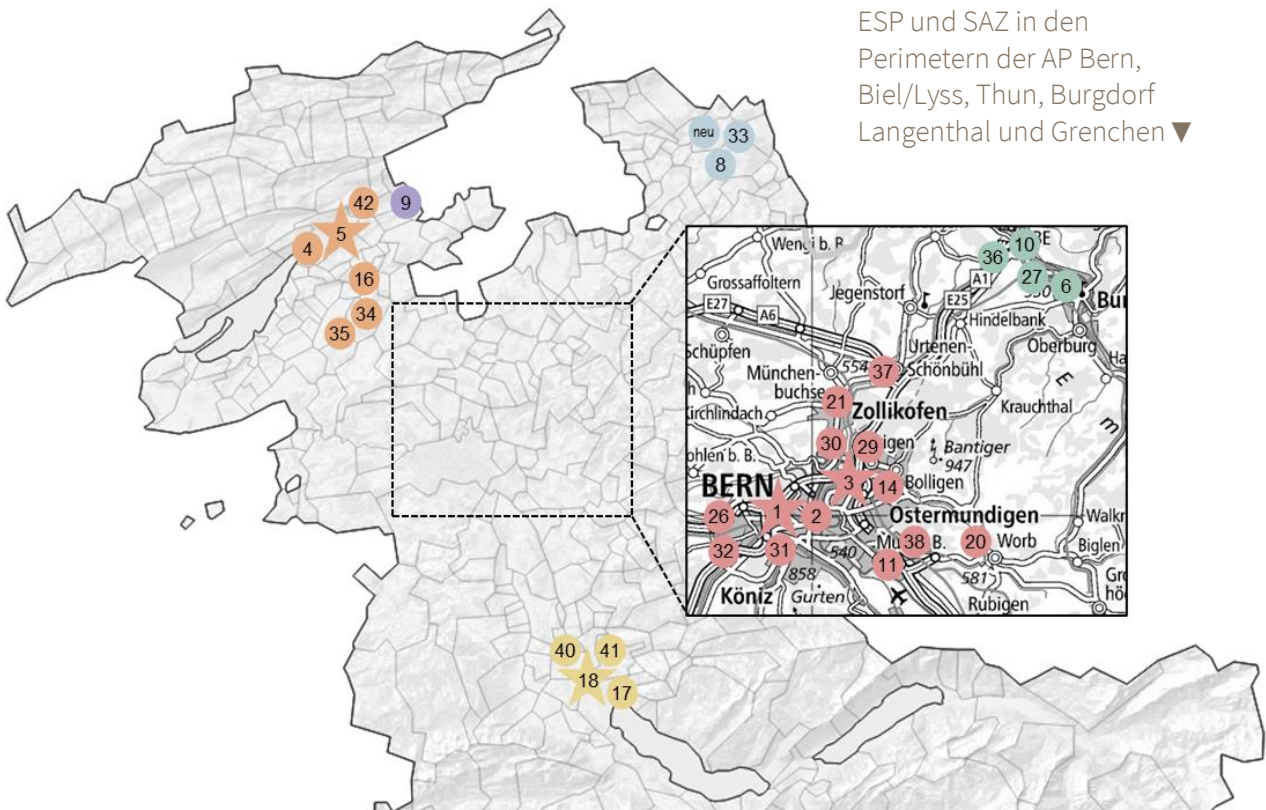
Die **prioritären Entwicklungsgebiete für das Arbeiten** aus kantonalen Sicht werden nicht über das vorliegende Syntheseverfahren festgelegt. Die Aufnahme eines neuen ESP Wirtschaft in den kantonalen Richtplan bedingt aber unter anderem, dass das entsprechende Gebiet im vom Kanton genehmigten RGSK mit Koordinationsstand Festsetzung verankert ist. Den RGSK und AP kommt zudem im Zusammenhang mit der kantonalen Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB) eine zentrale Rolle zu, da gemäss kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_05) **Neueinzonungen praktisch nur noch in kantonalen ESP** oder in **regionalen Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten** gemäss RGSK erfolgen können – mit Ausnahme untergeordneter Betriebsweiterungen.

Ziel des Kantons ist es, **Arbeitsplätze konzentriert an ausgesuchten Standorten anzusiedeln** und die wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig zu gestalten. Zu diesem Zweck hat der Kanton Bern 1989 das Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (**ESP-Programm**) gestartet. Damit werden der Wirtschaft attraktive Flächen bereitgestellt, um Betriebe anzusiedeln und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Eine optimale verkehrliche Erschliessung ist dabei eine wichtige Voraussetzung.

Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und strategische Arbeitszonen (SAZ)

Das ESP-Programm besteht aus **wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP)** und **strategischen Arbeitszonen (SAZ)**. Im Kanton Bern gibt es momentan rund 40 ESP-Standorte (Massnahmenblatt C_04), rund die Hälfte davon ist weitgehend realisiert, die andere Hälfte wird aktiv bewirtschaftet. Es wird zwischen ESP für Dienstleistungen und ESP für Arbeiten unterschieden. ESP-Dienstleistungen liegen an ÖV-Knoten und sollen Raum für Büroarbeitsplätze, Versorgungseinrichtungen und Freizeitnutzungen bereitstellen. ESP-Arbeiten sind für industrielle und gewerbliche Nutzungen vorgesehen und liegen in der Nähe von Autobahnanschlüssen. Seit 2012 besteht zudem das Label **«ESP Premiumstandort»**. Premiumstandorte sind ESP die langfristig von höchstem kantonalen Interesse sind. Mit Bern Wankdorf, Bern Ausserholligen, Biel Bözingenfeld und Thun Nord gibt es gegenwärtig deren vier.

ESP und SAZ in den Perimetern der AP Bern, Biel/Lyss, Thun, Burgdorf Langenthal und Grenchen ▼



AP-Perimeter	Nr. (Richtplan)	Standort	Typ	Status
AP Bern	1	Bern Ausserholligen	Premium ESP	aktiv bewirtschaftet
	2	Bern Bahnhof	ESP-Dienstleistungen	aktiv bewirtschaftet
	3	Bern Wankdorf	Premium ESP	aktiv bewirtschaftet
	11	Muri Gümligenfeld	ESP-Arbeiten	aktiv bewirtschaftet
	14	Ostermundigen Bahnhof	ESP-Dienstleistungen	aktiv bewirtschaftet
	20	Worb Worboden	ESP-Arbeiten	aktiv bewirtschaftet
	21	Zollikofen / Münchenbuchsee	ESP-Dienstleistungen	aktiv bewirtschaftet
	22	Ostermundigen Mösli	SAZ	aktiv bewirtschaftet
	26	Bern Brünnen	ESP	weitgehend realisiert
	29	Ittigen Papiermühle	ESP-Dienstleistungen	weitgehend realisiert
	30	Ittigen Worblaufen	ESP-Dienstleistungen	weitgehend realisiert
AP Biel/Lyss	4	Biel/Bienne Masterplan	ESP-Dienstleistungen	aktiv bewirtschaftet
	5	Biel Bözingenfeld	Premium ESP-Arbeiten	aktiv bewirtschaftet
	16	Studen	ESP-Arbeiten	weitgehend realisiert
	34	Lyss Bahnhof	ESP-Dienstleistungen	weitgehend realisiert
	35	Lyss Grien Süd	ESP-Arbeiten	weitgehend realisiert
AP Thun	42	Biel/Pieterlen	SAZ	aktiv bewirtschaftet
	17	Thun Bahnhof	ESP-Dienstleistungen	aktiv bewirtschaftet
	18	Thun Nord	Premium ESP	aktiv bewirtschaftet
AP Burgdorf	40	Uetendorf	ESP-Arbeiten	weitgehend realisiert
	41	Steffisburg Bahnhof	ESP	aktiv bewirtschaftet
	6	Burgdorf Bahnhof	ESP-Dienstleistungen	aktiv bewirtschaftet
AP Langenthal	10	Lyssach Schachen Buchmatt	ESP / SAZ	sistiert
	27	Burgdorf Buchmatt	ESP-Arbeiten	weitgehend realisiert
	36	Lyssach/Rüdtligen-Alchenflüh	ESP-Arbeiten	weitgehend realisiert
AP Grenchen	8	Langenthal Bahnhof	ESP-Dienstleistungen	aktiv bewirtschaftet
	33	Langenthal Steichachermatte	ESP-Arbeiten	weitgehend realisiert
AP Grenchen	neu	Oberhard / Wolfhusenfeld	SAZ / ESP	wird neu aufgenommen
	9	Lengnau Lengnaumoos	ESP-Arbeiten	aktiv bewirtschaftet

Im Kanton Bern werden seit 1998 als flankierendes Projekt zum Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte zudem **SAZ** ausgeschrieben und bewirtschaftet. Ziel ist es, an verschiedenen Standorten **grössere zusammenhängende Flächen** planerisch so bereitzustellen, dass diese **bei Bedarf innerhalb weniger Monate baureif** sind. Erfahrungen zeigen, dass die rasche unproblematische Verfügbarkeit von Grundstücken eine wichtige Voraussetzung für Standortentscheide darstellt.

Die Massnahmen im Rahmen der AP tragen zur Stärkung und optimalen Erschliessung der ESP und SAZ bei. Die ESP- und SAZ-Standorte, die sich in den Perimetern der AP Bern, Biel/Lyss, Thun, Burgdorf und Langenthal befinden sind auf der vorherigen Seite dargestellt – Premium-Standorte sind dabei mit einem Stern markiert.

Verkehrsintensive Vorhaben

Die optimale Lage von **verkehrsintensiven Vorhaben** (ViV) ist für die Abstimmung von Verkehr und Siedlung ebenfalls von grosser Bedeutung. Es handelt sich um Vorhaben mit einem Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 2'000 und mehr Fahrten pro Tag. Solche Standorte müssen gemäss kantonalem Richtplan **möglichst zentral liegen und optimal erschlossen** sein und deren **Dimensionierung** muss auf die **Umweltziele** sowie die **Kapazität des Verkehrssystems abgestimmt** sein. Voraussetzung für die Bewilligung neuer ViV ist eine Standortfestsetzung im kantonalen Richtplan bei Vorhaben von über 5'000 Fahrten pro Tag oder im RGSK bei Vorhaben zwischen 2'000 und 5'000 Fahrten pro Tag.

Verkehrsentwicklung in Zahlen

Die einzelnen **AP stellen den Ist-Zustand und die erwartete Entwicklung des Verkehrs bis 2040 dar**. Das zukünftige Verkehrsaufkommen hängt wesentlich davon ab, wo und in welchem Umfang das Siedlungswachstum stattfindet. Hierzu wurden im aktualisierten Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte hinterlegt. Die folgende Darstellung der Verkehrsströme beruht auf dieser Annahme zur Siedlungsentwicklung und bezieht sich auf den MIV, den ÖV und den Veloverkehr (der Fussverkehr wird im GVM nicht abgebildet).

Die Abbildung auf der folgenden Seite zeigt die Anzahl Wege pro Werktag, die im Jahr 2040 in den einzelnen Agglomerationen mit dem MIV, dem ÖV und dem Velo gemäss Trendprognose gefahren werden. Dabei wird unterschieden zwischen dem Binnenverkehr mit Ziel und Quelle innerhalb der Agglomeration und Wegen mit Ziel oder Quelle ausserhalb der Agglomeration. **In allen Agglomerationen fallen die meisten Wege auf den MIV** (Auto, Motorrad), gefolgt vom ÖV und dem Veloverkehr.

Mit Abstand am **höchsten** ist das **Verkehrsaufkommen** in der **Agglomeration Bern** – im Jahr 2016 beläuft es sich auf rund 875'000 MIV-Wege (60 Prozent), 430'000 ÖV-Wege (29 Prozent) und 170'000 Velo-Wege (11 Prozent) pro durchschnittlichem Werktag. Der Anteil des «Aussenverkehrs», also von Wegen mit Quelle oder Ziel ausserhalb der Agglomeration Bern liegt beim MIV und ÖV bei je rund 40 Prozent. **Bis 2040** wird in der **Agglomeration Bern** mit einem **erheblichen Wachstum des Verkehrsaufkommens** gerechnet, wobei das Wachstum **grossmehrheitlich** auf den **ÖV** und das **Velo** fällt. Der MIV wächst in den Aussenbeziehungen, bleibt aber im Binnenverkehr fast konstant bei rund 530'000 Wegen pro Tag. Entsprechend fällt der Anteil des MIV am Total der Wege von 60 Prozent im Jahr 2016 auf 51 Prozent im Jahr 2040.

In den **übrigen Agglomerationen dominiert** der **MIV deutlich stärker**. Der Anteil der MIV-Wege am Gesamtaufkommen liegt zwischen gut 70 Prozent (Biel/Lyss, Thun und Interlaken) und rund 83 Prozent (Burgdorf, Langenthal). Zwar wird bis 2040 auch in diesen Agglomerationen ein prozentual höheres ÖV- als MIV-Wachstum erwartet. In absoluten Zahlen **wächst** aber der **MIV** – im Gegensatz zur Agglomeration Bern – dennoch **stärker als der ÖV**.

Das erwartete Wachstum des Veloverkehrs ist in allen Agglomerationen ausser in Bern in der Trendprognose des GVM überraschend tief. Mit einem in der Trendprognose noch nicht berücksichtigten Ausbau der Veloinfrastruktur – wie es in den AP vorgesehen ist – dürfte das Wachstum des Veloverkehrs spürbar erhöht werden.

Von besonderem Interesse ist ein Blick auf die Pendlerströme, da der Pendlerverkehr insbesondere während den Verkehrsspitzen am Vormittag und am Abend auftritt und damit eine wesentliche Ursache für Überlastungen und Staus ist. Für die Analyse der Pendlerströme wurde eine Auswertung der Strukturhebung des BFS mit Daten für die Jahre 2013 bis 2017 durchgeführt. Damit lassen sich auch Aussagen zum Modal Split (MIV, ÖV, Velo) herleiten – vgl. die Karte und Tabelle auf Seite 21.

Die Analyse zeigt, dass **zwischen der Agglomeration Bern und den übrigen Berner Agglomerationen hohe Pendlerströme** bestehen, zwischen den übrigen Berner Agglomerationen sind die Pendlerströme dagegen sehr gering. Die Karte auf Seite 21 fokussiert deshalb auf die Pendlerströme zwischen der Agglomeration Bern und den übrigen Agglomerationen im Kanton.

Verkehrsströme

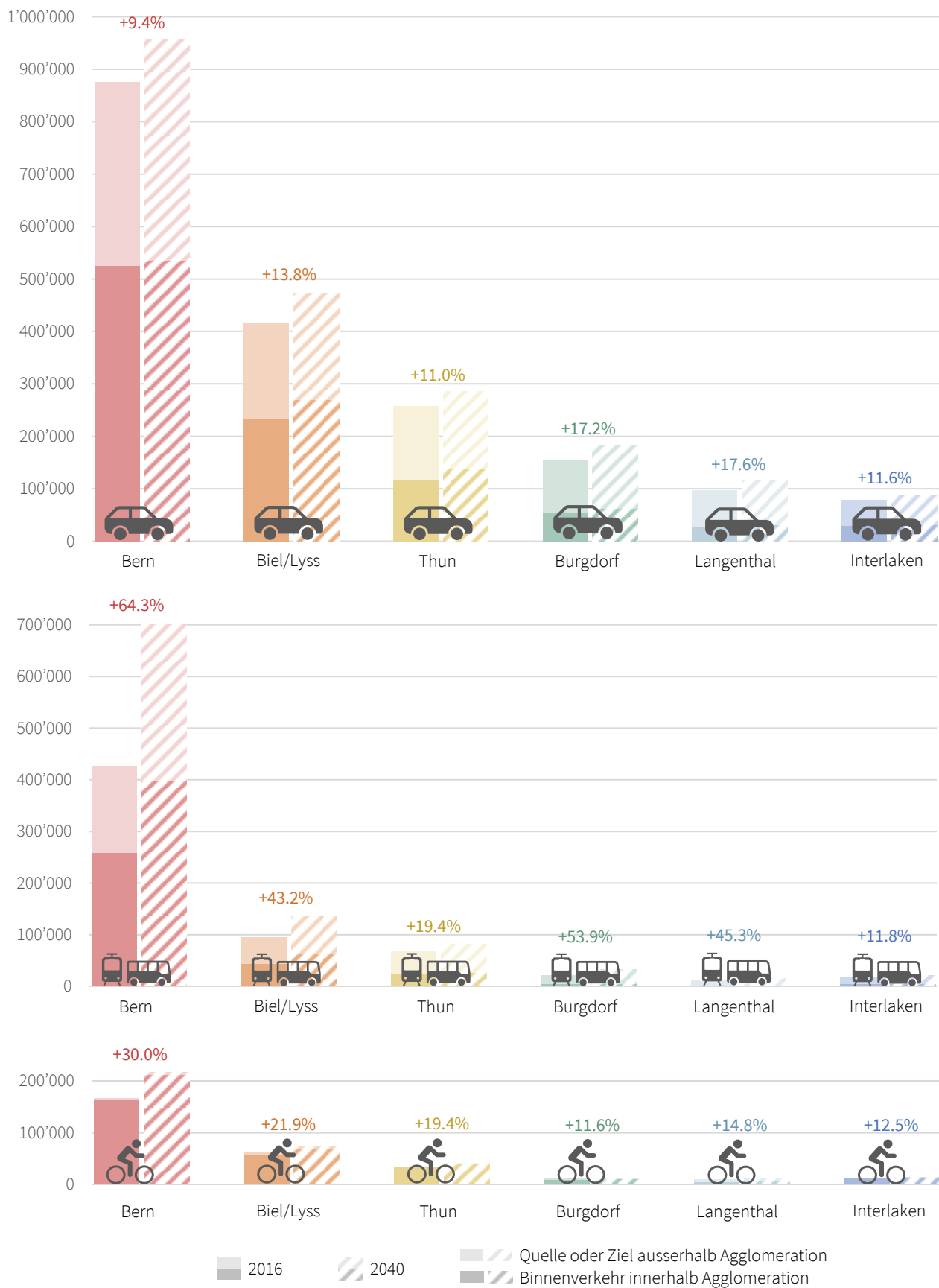
Agglomeration
Bern

Übrige
Agglomerationen

Pendlerströme

▼ Verkehrsaufkommen in den Berner Agglomerationen heute und Prognose für 2040 (Anzahl Wege)

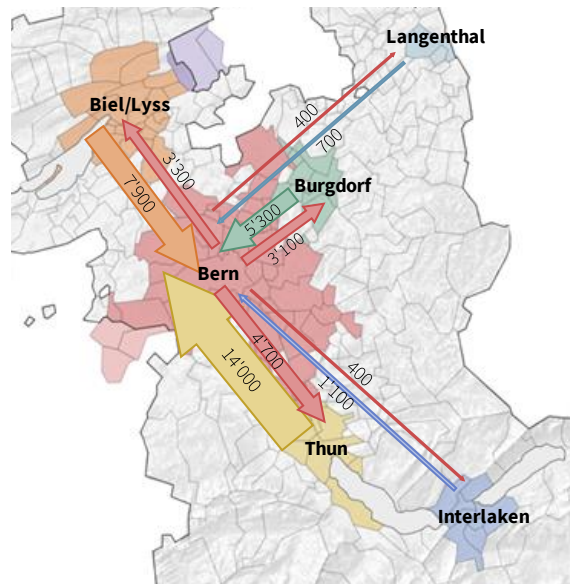
Quelle: Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern.



Zwei grundsätzliche Erkenntnisse lassen sich ableiten (vgl. untenstehende Karte):

- Die **Agglomeration Bern hat einen weit höheren Zupendler- als Wegpendlerverkehr**. Wie eine vertiefte Analyse zeigt, ist dies insbesondere für den Agglomerationskern der Fall, auf den am meisten Pendler zuströmen.
- Die **Zupendler aus der Agglomeration Thun nach Bern** sind mit täglich 14'000 nicht nur ausserordentlich zahlreich, auch das Verhältnis zwischen Zu- und Wegpendlern von drei zu eins ist überdurchschnittlich hoch. Dies führt im **Aaretal zu sehr hohen und einseitigen Pendlerströmen**.

Wenn das gesamte Pendleraufkommen in der Agglomeration Bern betrachtet wird (vgl. Tabelle unten) ergibt sich folgendes Bild: **Jeden Tag haben gut 230'000 Pendlerinnen und Pendler die Agglomeration Bern als Ziel**. Davon sind 58 Prozent Binnenpendler, 25 Prozent stammen aus dem übrigen Kanton Bern und 17 Prozent von ausserhalb des Kantons. 50 Prozent der Pendlerinnen und Pendler benützen den ÖV, 41 Prozent fahren mit dem MIV und 9 Prozent mit dem Velo.



◀ Pendlerströme an einem durchschnittlichen Werktag zwischen der Agglomeration Bern und den übrigen Berner Agglomerationen im Jahr 2015

Quelle: Gepoolte Daten Strukturhebung 2013-2017 des BFS.

	MIV	ÖV	Velo
Binnenpendler Agglomeration Bern	45'800	68'900	18'900
Rest Kanton Bern	31'800	26'500	700
Ausserhalb Kanton Bern	17'300	21'600	300
Total	94'900	117'000	19'900

◀ Pendlerwege mit Ziel Agglomeration Bern im Total (2015)

Quelle: Gepoolte Daten Strukturhebung 2013-2017 des BFS.

Seit 1990 hat sich zudem die Anzahl Pendlerwege sehr unterschiedlich entwickelt. Wiederum am Beispiel der Agglomeration Bern zeigt sich, dass

- die Anzahl **Binnenpendler** insgesamt **nur unbedeutend zugenommen** hat und auch die MIV- und ÖV-Anteile weitgehend konstant geblieben sind;
- der **Pendlerverkehr aus dem übrigen Kanton Bern** sich **mehr als verdoppelt** und von **ausserhalb des Kantons** mehr als **verdreifacht** hat.

Diese beiden Trends treffen auch auf die anderen Agglomerationen zu. Es zeigt sich, dass sich mit der besseren Erschliessung und den damit verbundenen schnelleren Verbindungen **Wohn- und Arbeitsorte räumlich weiter entfernen**. Heute wird vermehrt aus der «Hauptstadtregion Schweiz» und auch von weiter entfernten Kernstädten in die Kerngemeinden der Agglomerationen gependelt. Die damit verbundenen und teils sehr **einseitigen Pendlerströme** führen zu **starken Belastungen während den Spitzenzeiten**. Vor diesem Hintergrund liegt ein wesentliches Ziel einer räumlich übergeordneten Abstimmung von Verkehr und Siedlung darin, den zunehmenden Pendlerströmen mit verstärkt einseitigen Lastrichtungen entgegenzuwirken. Eine wichtige Voraussetzung für eine solche Trendwende ist es, an gut erschlossenen zentralen Lagen der anderen Agglomerationen rund um Bern überdurchschnittlich viele neue Arbeitsplätze zu schaffen, so wie es das ESP-Programm auch vorsieht.

Kantonale Prioritäten

Strassenverkehr

Motorisierter Individualverkehr



Wie im Kapitel zum Berner Ansatz erläutert, bildet die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons die Grundlage der langfristigen Verkehrsplanung. Die Umsetzung im Bereich **Strassenverkehr** erfolgt im Wesentlichen über den **Strassennetzplan (SNP) und die RGSK**. Der SNP zeigt das angestrebte Basisnetz aus National-, Kantons- und wichtigen Gemeindestrassen im Sinne eines Zukunftsbilds auf und legt die erforderlichen Umsetzungsschritte für eine Periode von 16 Jahren fest. Er bezeichnet die strategischen Massnahmen auf den Kantonsstrassen und kantonalen Velowegen und beziffert den ungefähren Finanzbedarf. Die nächste Überarbeitung erfolgt 2021.

Verkehr flüssig halten

Ziel des SNP ist es, eine **gute Erschliessung des Kantonsgebiets sicherzustellen** und den **Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz flüssig zu halten**, damit unerwünschter Ausweichverkehr auf untergeordnete Strassen vermieden werden kann. Eine künftige Priorität besteht darin, auf dem übergeordneten Strassennetz **ausreichende Kapazitäten für die Erschliessung von Verdichtungs- und Entwicklungsgebieten** bereitzustellen.

Verdichtungs- und Entwicklungsgebiete optimal erschliessen

Übereinstimmend mit den Agglomerationsprogrammen werden in den Perimetern der jeweiligen AP folgende **Prioritäten** gesetzt:

- Im Perimeter des **AP Bern** sind zur Sicherstellung der benötigten Kapazitäten der Nationalstrasse durch den Bund Ausbauten der A1 auf den Abschnitten Schönbühl - Kirchberg und Bern Weyermannshaus - Bern Wankdorf geplant. Ausserdem wird die Zweckmässigkeit eines A1-Halbanchlusses Grauholz von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland mit Unterstützung des Kantons Bern und unter Einbezug des Bundes geprüft. Die A6 soll durch den «Bypass Bern Ost» zwischen Bern Wankdorf und Muri künftig unterirdisch geführt werden. Dies eröffnet neue Möglichkeiten für die Siedlungsentwicklung. Parallel dazu wird der an die Kapazitätsgrenze stossende Anschluss Wankdorf umgestaltet.

Auf Ebene der Kantons- und wichtigen Gemeindestrassen liegt ein Schwerpunkt auf der südlichen Ausfallachse der Agglomeration Bern (Sanierung Seftigenstrasse, Umgestaltung des Verkehrssystems Kehrsatz, beides in Zusammenhang mit dem VM Köniz Wabern – Bern Süd). Das Wangental, die westliche Ausfallachse, ist der zweite Schwerpunkt. In der äusseren Agglomeration werden die Veloverbindungen entlang von Kantonsstrassen sicherer gestaltet. Die Alltagsvelo-routen Worblental ist ein wichtiger Netzbaustein für den Pendlerverkehr.

- Im Perimeter des **AP Biel/Lyss** ergibt sich eine strategische Neuausrichtung bei der Nationalstrasse. Mit dem Westast in Biel hätte die Netzlücke der A5 geschlossen werden sollen. Der Dialogprozess zum Westast führte Ende 2020 aber zu einer Abschreibung des Projekts in der ursprünglich geplanten Form. Die oberirdische Strasse zwischen Brüggmoos, Guido-Müller-Platz und Seevorstadt wird somit bestehen bleiben und verträglich umgestaltet. Zudem sollen weitere kurz- und mittelfristige Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz umgesetzt werden. Geprüft werden sollen auch Verkehrsdrehscheiben im Bözingenfeld und Brüggmoos. Am Projekt Porttunnel soll festgehalten und dessen Zweckmässigkeit als Nationalstrassenzubringer im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts überprüft werden. Trotz Verzicht auf den Westast soll die Lücke im Nationalstrassen-

netz der A5 in Biel langfristig geschlossen werden. Im Vordergrund steht ein Jura-tunnel nördlich von Biel. Dazu wird zeitnah eine Machbarkeitsstudie ausgelöst. Weiter soll der Anschluss Biel-Nord der A16 mit einer Kreisellösung dauerhaft zu einem Vollanschluss umgestaltet werden. Die Region Biel-Seeland setzt sich zu-dem mit dem Kanton Bern beim Bund für einen Vollanschluss der A6 in Studien ein. Dazu wird eine Vorstudie aus dem Jahr 2013 aktualisiert und ergänzt.

Bei den Kantons- und wichtigen Gemeindestrassen steht die Stadt Biel im Vorder-grund mit verkehrlich flankierenden Massnahmen zum Ostast der A5 sowie der Aufwertung der Strasse zwischen Brüggmoos, Guido-Müller-Platz und See-vorstadt, die durch den Verzicht auf den Westast nötig wird. In Abstimmung zwis-chen Bund, Kanton und Gemeinden wird ein Verkehrsmanagement realisiert und die Ortsdurchfahrt Nidau aufgewertet. Eine übergeordnete Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» stellt die Umsetzung der Empfehlungen aus dem Dia-logprozess zum Westast sicher.

- Im Perimeter des **AP Thun** liegt der Schwerpunkt auf der Umsetzung des neu kon-ziptierten Verkehrsmanagements aus dem AP2. Zudem werden in Uetendorf und vor allem in der Stadt Thun Ortsdurchfahrten und andere Strassen umgestaltet und Unfallschwerpunkte saniert.
- Im Perimeter des **AP Burgdorf** wird die Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle realisiert, die Abschnitte Burgdorf und Oberburg (mit separatem Bundesbeschluss) sind Teil des AP3. Die Ortsdurchfahrten Hindelbank, Lyssach und Rohr-moos werden saniert und diverse Strassen in Burgdorf aufgewertet.
- Im Perimeter des **AP Langenthal** plant der Bund den Ausbau der A1 im Abschnitt Luterbach - Härkingen und der Kanton setzt mit finanzieller Unterstützung durch den Bund ausserhalb des AP die Verkehrssanierung Aarwangen um. Weiter wird der Netzwideerstand auf der Mittelstrasse in Langenthal erhöht.
- Im Perimeter des **AP Interlaken** realisiert der Kanton die Umfahrung Wilderswil. Die dazugehörenden flankierenden Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt aus dem AP2 wurden bereits umgesetzt.
- Im Perimeter des **AP Grenchen** wird die Ortsdurchfahrt der Berner Gemeinde Lengnau aufgewertet.

Der Strassennetzplan (SNP) legt überdies auch die Anlagen der **kombinierten Mobi-lität** mit regionaler Bedeutung fest. Die Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Anlagen erweitern das Einzugsgebiet des ÖV. Sie sollen bedarfsorientiert ausgebaut werden. Der SNP nimmt zudem neu die Bestrebungen des Bundes für **intermodale Ver-kehrsdrehscheiben** auf. Der Kanton Bern fördert die kombinierte Mobilität, indem er zusätzliche Beiträge an Anlagen leistet, für die auch der Bund im Rahmen der AP Beiträge ausrichtet (Art. 62 SG, vgl. Kapitel zum Berner Ansatz), oder indem er vom Bund unabhängig Beiträge ausrichtet (Art. 61 SG).

Im SNP werden auch Massnahmen für den **Veloverkehr** verankert. Darüber hinaus ist der **Sachplan Veloverkehr (SVV)** ein wichtiges Planungsinstrument. Er entwirft das **Zukunftsbild der Velorouten für den Alltags- und Freizeitverkehr** mit kantonaler Netzfunktion und wurde zuletzt 2019 angepasst. Beim Freizeitverkehr umfasst er alle Velolandrouten gemäss SchweizMobil. Der Alltagsverkehr soll künftig deutlich gestärkt werden, in dem in festgelegten Korridoren **Vorrangrouten** geprüft werden. Dies hat konkrete Massnahmen in den AP4 zur Folge, etwa im Worblental (AP4 Bern).

Kombinierte Mobilität



Veloverkehr



Verträglichkeit Strassenverkehr

Kantonale Standards
für Sanierungen

Der Kanton verfügt zudem über weitere Instrumente, mit denen die **Verträglichkeit des Strassenverkehrs** verbessert wird:

- Bei **Neubau, Sanierung und Umgestaltung** von Kantonsstrassen werden **kantonale Standards** für eine gesamtheitliche Beurteilung von Ist-Zustand und Projektwirkung verwendet. Die Standards berücksichtigen alle Verkehrsarten gleichberechtigt und stellen die Verkehrssicherheit, die Integration in die Siedlungsstrukturen und den Umweltschutz sicher. Sie werden sinngemäss auch für Gemeindestrassen angewendet.

Unfallschwerpunkte

- Der Kanton verfügt über ein flächendeckendes **Black Spot Management** für alle **Unfallschwerpunkte** auf National-, Kantons- und Gemeindestrassen, das die Regionen in ihre RGSK und AP integriert haben. Die Strasseneigentümer beheben die Unfallschwerpunkte entweder mit ohnehin anstehenden Projekten oder im Rahmen des Black Spot Managements mit betrieblichen Massnahmen.

Fussgängerstreifen

- Aufgerüttelt von im Jahr 2011 gehäuft aufgetretenen schweren Unfällen hat der Kanton Bern alle 3'067 **Fussgängerstreifen** auf Kantonsstrassen **systematisch überprüft**. Dabei wurde bei 2'499 Fussgängerstreifen Optimierungspotenzial festgestellt. Zwei Drittel davon wurden bis Ende 2020 unabhängig der AP saniert oder werden im Rahmen eines laufenden Projekts optimiert.

Hindernisfreiheit

- Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz sind **ÖV-Haltestellen hindernisfrei** auszugestalten. Soweit Bushaltestellen nicht im Rahmen ohnehin nötiger Strassensanierungen umgestaltet werden können, erfolgt die Sanierung ausserhalb der AP nach klar festgelegten Kriterien. Diese stellen sicher, dass zunächst prioritäre Haltekannten saniert und die verfügbaren Mittel verhältnismässig eingesetzt werden. Anfang 2020 war ein Achtel der prioritären Haltekannten an Kantonsstrassen saniert.

Lärmschutz

- Die Frist zur **Lärmsanierung** der Strassen ist am 31. März 2018 abgelaufen. Der Bund hat Erstsanierungen unabhängig von den AP mit 20 Prozent subventioniert und die entsprechenden Programme bis 2022 verlängert. Die verbleibenden Erst- und nötigen Nachsanierungen werden neu als dauerhafte Verbundaufgabe verstanden, die Bund und Kantone gemeinsam bewältigen müssen.
Zur Verringerung der Strassenlärmbelastung an Kantonsstrassen setzt der Kanton Bern verstärkt auf quellenseitige Massnahmen. Der Einbau von lärmarmen Strassenbelägen und eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit werden prioritär geprüft und auch dann realisiert, wenn die Grenzwerte damit alleine noch nicht eingehalten sind.

Güterverkehr
und Logistik

- Das verkehrsträgerübergreifende **Güterverkehrs- und Logistikkonzept** für den Kanton Bern wurde vom Regierungsrat im Mai 2021 beschlossen. Die effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Wirtschaft soll langfristig sichergestellt und die benötigten Logistikflächen unter Berücksichtigung der verschiedenen räumlichen, ökologischen und verkehrlichen Bedürfnisse gesichert werden. Gestützt darauf können konkrete Massnahmen für die AP5 abgeleitet werden, beispielsweise im Bereich der City-Logistik.

Kantonale Prioritäten ÖV

Bei der Entwicklung des **ÖV-Angebots** sind im Kanton Bern alle Staatsebenen eingebunden. Die Grundlage beim Orts- und Regionalverkehr bilden dabei die Planungen der Regionen, die die Anliegen der Gemeinden berücksichtigen. Diese fliessen in die kantonalen Angebotsbeschlüsse und in die längerfristigen Planungen des Kantons ein. Bei der Entwicklung von Traminfrastrukturen liegt die Federführung beim Kanton.

Bei der Weiterentwicklung des nationalen und regionalen **Bahnnetzes** liegt die Federführung beim Bund. Die Kantone bringen ihre Anträge zum Regionalverkehr im Rahmen der Ausbauschritte des **strategischen Entwicklungsprogramms (STEP Schiene)** beim Bund ein. Die Eingaben zur Bahnentwicklung formuliert der Kanton Bern in Abstimmung mit den Regionen, die auch für die Erarbeitung der RGSK und AP zuständig sind. Durch diese enge Zusammenarbeit wird sichergestellt, dass die Entwicklung des Schienenverkehrs optimal auf die Inhalte der AP abgestimmt ist.

Im ÖV werden in den kommenden Jahren diverse Massnahmen der STEP Schiene **Ausbauschritte 2025 und 2035** umgesetzt, die ihren Niederschlag in den AP gefunden haben. Das Angebot im Regionalverkehr soll in den kommenden Jahren durch **Taktverdichtungen und Kapazitätserhöhungen** deutlich verbessert werden. Dies bedingt zahlreiche Infrastrukturanpassungen im Perimeter des **AP Bern:**

- Entflechtungen in Holligen, Wankdorf Süd-Ostermundigen und Gümligen Süd
- Wendegleise in Bern Brünnen und Münsingen
- Doppelspurausbau Vidmarhalle – Liebefeld – Köniz

Diese **Infrastrukturanpassungen ermöglichen** im Zeithorizont 2035 einen **Viertelstundentakt** im inneren Perimeter der S-Bahn Bern sowie auf den Städteverbindungen Bern – Thun – Spiez, Bern – Burgdorf und Bern – Freiburg.

Die geplanten ÖV-Angebotsausbauten bedingen die **Sicherung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern**. Im Rahmen des Projektes **«Zukunft Bahnhof Bern»** werden bis 2027 neue Zugänge und ein neuer Tiefbahnhof für den RBS erstellt. Abgestimmt darauf will die Stadt Bern den Verkehr im Bahnhofumfeld neu organisieren und gestalten, die entsprechenden Massnahmen sind Gegenstand des AP4.

Weiter werden mit dem Ausbauschritt 2035 **neue S-Bahn-Haltestellen** realisiert:

- Im Perimeter des **AP Bern** die Haltestelle **Kleinwabern**. Zusammen mit der Verlängerung der Tramlinie 9 bis Kleinwabern und einer optimierten Busanbindung entsteht hier ein attraktiver ÖV-Knoten. Das Projekt ist eingebettet in das Arealentwicklungsgebiet Balsigermatte, in dem ein bestens erschlossenes Wohn- und Arbeitsgebiet mit Sport- und Freizeitanlagen entstehen soll.
- Im Perimeter des **AP Thun** die Haltestelle **Thun Nord**, über die der Premium-ESP Thun Nord optimal erschlossen wird. Zusätzlich zum vorgesehenen Bahnangebot auf der Aaretallinie und eventuell auch auf der Gürbetallinie soll der strassengebundene ÖV durch den ESP geführt und mit dem Bahnangebot verknüpft werden.
- Ebenfalls im Perimeter des **AP Bern** wird eine Haltestelle zwar nicht neu geschaffen, aber verschoben: Im Rahmen der Entflechtung Holligen wird die Haltestelle **Stöckacker** in Richtung Europaplatz verlegt und erschliesst somit den Premium-ESP Ausserholligen künftig optimal und ermöglicht gute Umsteigeverbindungen zu den bestehenden S-Bahnhaltestellen **Europaplatz**.

Bahn



Taktverdichtungen und Kapazitätserhöhungen

Zukunft Bahnhof Bern

Neue S-Bahn-Haltestellen Kleinwabern und Thun Nord

Verschiebung Haltestelle Stöckacker

Mit den Infrastrukturvorhaben werden bestehende **Verkehrsdrehscheiben besser an das S-Bahnnetz angebunden** oder neue geschaffen. Begleitend zu den ÖV-Ausbauten sind vielerorts diverse **Langsamverkehrs- und Aufwertungsmassnahmen** in den AP geplant, etwa in Münsingen und in Ostermundigen.

Konzept
S-Bahn Bern 2040

Die Weiterentwicklung der Berner S-Bahn über die beschriebenen Ausbauten hinaus ist Gegenstand der Planung **S-Bahn Bern 2040**. Diese befindet sich derzeit in Erarbeitung. Sie wird ein ÖV-Zielbild des Kantons entwerfen und so als Grundlage für die Eingaben im STEP Ausbauschnitt 2040/2045 sowie für die AP5 dienen. In einer ersten Phase wurden die konzeptionellen Grundsätze für die Weiterentwicklung der S-Bahn festgelegt. Das **Angebot je Korridor soll durch beschleunigte S-Bahnprodukte auf** die räumliche Entwicklung und die **Räume mit hohem Potential ausgerichtet** werden – mit einem Viertelstundentakt für Städte, urbane Kerngebiete und Zentren. Dies ermöglicht, jene Ortschaften attraktiv zu erschliessen, die siedlungstechnisch gestärkt werden sollen und durch ihr grosses Potential den ÖV-Anteil erhöhen können.

Tram



Tramprojekte werden im Kanton Bern durch die Planungen der Regionen ausgelöst, die auch für die Erarbeitung der AP zuständig sind. Die Konkretisierung und Finanzierung der Projekte erfolgt durch den Kanton. Investitionen in die Traminfrastruktur werden alle vier Jahre vom Kantonsparlament beschlossen – in der Regel im Rahmen des **Investitionsrahmenkredits ÖV** (IRK ÖV), in Einzelfällen über Objektkredite (wie beim Tram Bern – Ostermundigen).

Tram Bern-
Ostermundigen,
Tramverlängerung
Kleinwabern

Derzeit gibt es **nur im Perimeter** des **AP Bern ein Tramnetz** und auch nur dort werden in den kommenden Jahren Tramprojekte realisiert. Es sind dies:

- **Tram Bern – Ostermundigen** mit dem Bau einer neuen Tramlinie und einer deutlich verbesserten Anbindung an die Verkehrsdrehscheibe Ostermundigen.
- **Tramverlängerung Kleinwabern** mit Sanierung der Seftigenstrasse und einer Verbesserung der Verkehrssituation insbesondere für den Langsamverkehr.
- Erweiterung des **Tramdepots Bolligenstrasse**.

Die angestrebte weitere Entwicklung des Tramnetzes bis 2040 zeigt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland in der «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» auf.

Bus



Diverse Angebots-
verbesserungen

Die in den AP vorgesehenen Entwicklungen beim regionalen und lokalen **Busangebot** werden über den kantonalen **Angebotsbeschluss ÖV (AGB)** umgesetzt, der alle vier Jahre vom Kantonsparlament verabschiedet wird. Der AGB 2022-2025 wurde im Frühling 2021 vom Grosse Rat genehmigt. Zwischen 2022 und 2025 will der Kanton rund 280 Millionen Franken pro Jahr für ÖV-Abgeltungen ausgeben. Folgende **wichtige Verbesserungen** sind in den Perimetern der jeweiligen AP vorgesehen:

- **AP Bern:** Taktverdichtungen und verlängerte Betriebszeiten auf diversen Linien; Verbesserung des Sonntagsangebots; definitive Einführung der tangentialen Busverbindung zwischen Niederwangen und Brünnen.
- **AP Biel/Lyss:** Taktverdichtung zwischen Biel/Bienne und Orpund; definitive Einführung der Buslinie Bellmund – Lyss; Taktverdichtungen und Betriebsverlängerungen am Abend auf diversen Linien.
- **AP Thun:** Angebotsverbesserungen auf einzelnen Linien; neue tangentiale Busverbindung vom ESP Steffisburg Bahnhof via ESP Thun Nord zum Oberland Zentrum – die künftige S-Bahnhaltestelle Thun Nord wird später in die Linie integriert und so als Verkehrsdrehscheibe etabliert.

- **AP Burgdorf:** Verbesserungen beim Ortsverkehr mit besserer Anbindung des Fischermättelis und des Regionalspitals; definitive Einführung der Busverbindung zwischen Kirchberg-Neuhof und Aefligen.
- **AP Langenthal:** Neukonzeption des Ortsverkehrs mit optimierter Integration der regionalen Linien und Ausdehnung der Betriebszeiten.

Weiter werden die **Nachtbuslinien** in allen Berner Agglomerationen ab 2022 **neu durch den Kanton bestellt und finanziert**. Damit wird der heutige Spezialtarif durch den ordentlichen Tarif abgelöst – Abonnemente sind dadurch ohne Zuschlag auch auf Nachtlinien gültig. In der Agglomeration Bern wird durch die Überlagerung von Nachtlinien **vielerorts ein Halbstundentakt** eingeführt.

Finanzierung Nachtbusse durch Kanton

Ausserdem sind finanzielle Unterstützungsmassnahmen für die **Elektrifizierung von wichtigen Buslinien** vorgesehen. Gemäss des vom Regierungsrat genehmigten Umsetzungsberichts «Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr» sollen ab 2030 nur noch Busse mit CO₂-armen Antrieben beschafft werden.

Elektrifizierung von Buslinien

MOCA-Indikatoren

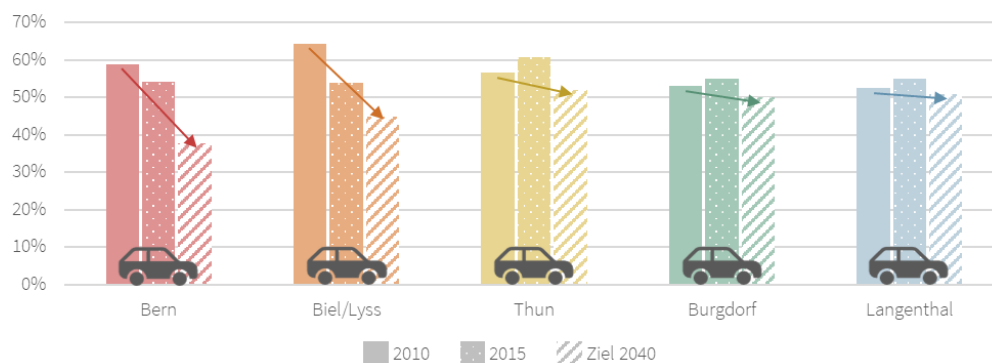
In Übereinstimmung mit den Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) wurden in den AP4 **Zielwerte für die fünf MOCA-Indikatoren** (MOonitoring und COntrolling Agglomerationsverkehr) festgelegt. In diesem Abschnitt werden diese zusammenfassend präsentiert.

#1: MIV-Anteil

Der Indikator 1 misst den Anteil des MIV in Prozent der von der Wohnbevölkerung der einzelnen Agglomerationen zurückgelegten Tagesdistanz. Die folgende Abbildung zeigt die entsprechenden Zielwerte. Folgendes ist festzustellen:

- Zwischen 2010 und 2015 hat sich gemäss Mikrozensus Verkehr der **MIV-Anteil** je nach Agglomeration unterschiedlich entwickelt. Während in den Agglomerationen **Bern und Biel/Lyss** eine **klare Abnahme** festgestellt werden kann, ist in den Agglomerationen **Thun, Burgdorf und Langenthal** der **MIV-Anteil gewachsen**. Im Jahr 2015 weist die Agglomeration Thun mit 61% den höchsten MIV-Anteil auf. Die übrigen vier Agglomerationen liegen bei 54 bis 55%.
- Alle Agglomerationen verfolgen das **Ziel**, den **MIV-Anteil** bis 2040 deutlich zu **reduzieren**. Die stärkste Reduktion strebt die Agglomeration Bern mit einem Rückgang des MIV-Anteils auf noch 38% an, gefolgt von der Agglomeration Biel/Lyss mit einem Zielwert von 45%. Der starke Rückgang wird mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV begründet, auf die das zukünftige Verkehrswachstums fallen soll. Die übrigen drei Agglomerationen streben ebenfalls eine spürbare Reduktion des MIV-Anteils auf noch rund 50 Prozent an.

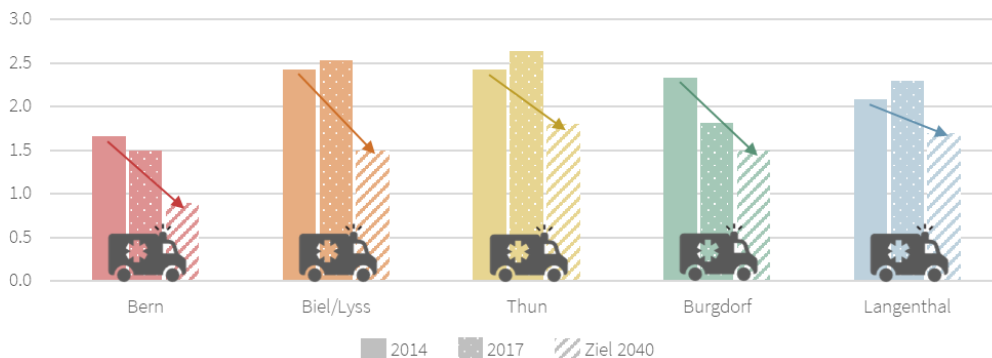
Anteil des MIV gemessen an der Tagesdistanz ►



#2: Unfälle

Der Indikator 2 misst die Anzahl Verunfallte (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr pro 1'000 Personen (Einwohner + 0.5 Arbeitsplätze). Alle fünf Berner AP4 verfolgen das **Ziel**, die **Anzahl Verunfallte** deutlich zu **reduzieren** (vgl. Abbildung unten).

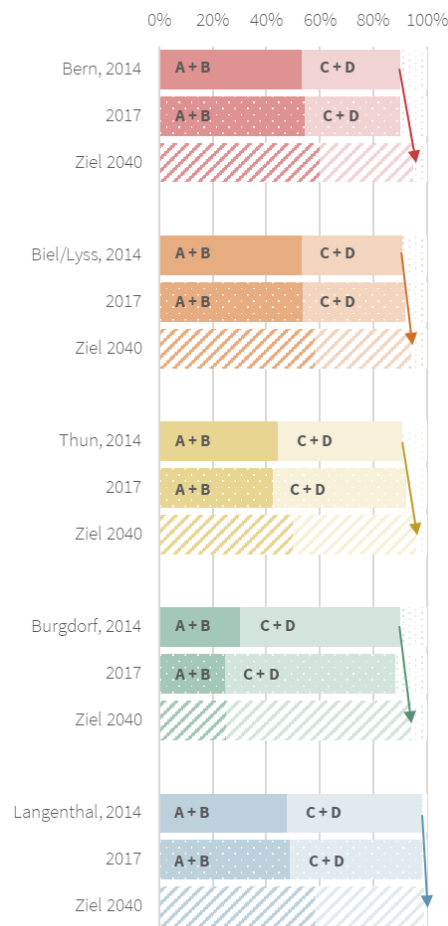
Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen (ausgenommen Nationalstrassennetz) ►



Der MOCA-Indikator 3 misst den Anteil der Einwohnenden nach ÖV-Güteklassen.

Die Abbildung rechts zeigt, dass zwischen 2014 und 2017 **in allen Agglomerationen ausser Burgdorf die Anzahl der Personen, die im Einzugsgebiet einer ÖV-Güteklasse wohnen, zugenommen** hat. Allerdings ist diese Zunahme nicht immer in den ÖV-Güteklassen A und B erfolgt.

Alle Berner AP4 verfolgen bis 2040 das **Ziel**, in der Summe aller vier ÖV-Güteklassen den **Anteil der erschlossenen Personen weiter zu erhöhen**. In den Agglomerationen Bern, Biel/Lyss, Thun und Langenthal soll diese Erhöhung zudem durch beträchtlich steigende Anteile der ÖV-Güteklassen A und B erreicht werden.



#3: Einwohnende nach ÖV-Güteklasse

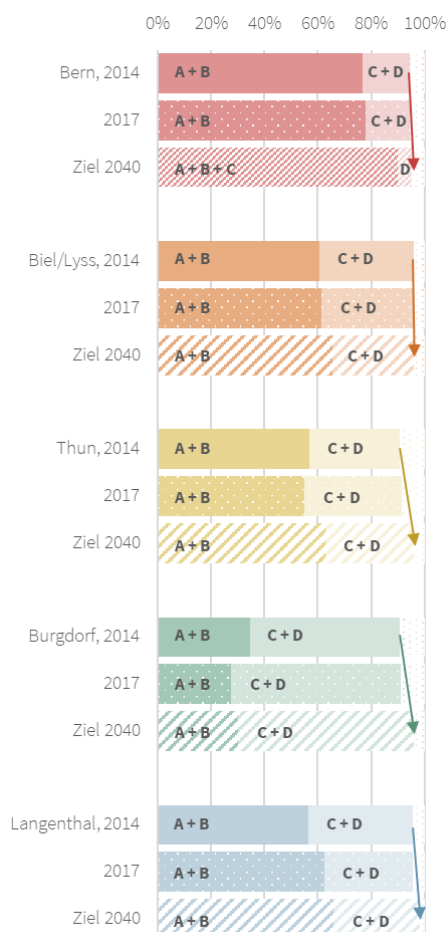
◀ Anteil Einwohnende nach ÖV-Güteklasse

Der MOCA-Indikator 4 misst den Anteil der Beschäftigten nach ÖV-Güteklassen.

Für die Berner Agglomerationen ergibt sich ein ähnliches Bild wie schon bei Indikator 3. Die rechte Abbildung zeigt, dass zwischen 2014 und 2017 die **ÖV-Erschliessungsgüte der Beschäftigten insgesamt leicht verbessert** werden konnte.

Wie schon bei den Einwohnenden variieren allerdings die Anteile der Beschäftigten, die über eine A- oder B-Erschliessungsgüte verfügen, zwischen den Agglomerationen in beträchtlichem Mass.

Alle Berner AP4 verfolgen das **Ziel**, bis 2040 den **Anteil der Beschäftigten, deren Arbeitsplatz in den Erschliessungsgüteklassen A oder B liegen, weiter zu erhöhen**. Ein Spezialfall bildet das AP Bern, wo bis 2040 mindestens 90% aller Beschäftigten über die ÖV-Güteklasse A, B oder C verfügen sollen.



#4: Beschäftigte nach ÖV-Güte

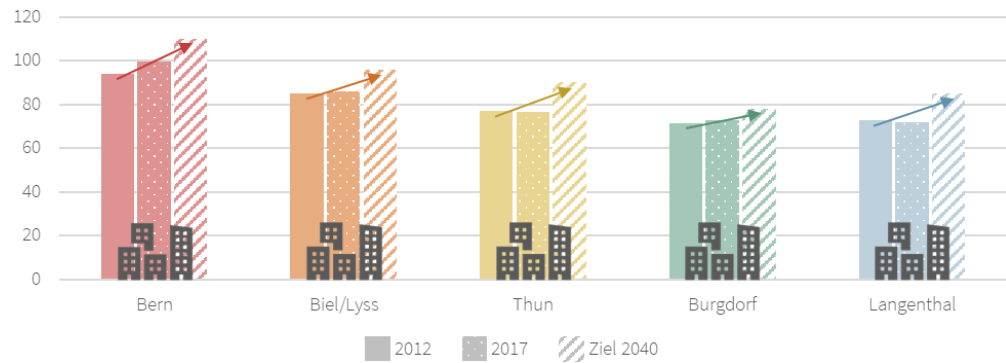
◀ Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse

#5: Siedlungsdichte

Der MOCA-Indikator 5 misst die Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ). Hierzu wird die Anzahl Einwohnende und Beschäftigte (Vollzeitäquivalente) pro Hektare erfasst.

Alle AP4 verfolgen das Ziel, die Dichte im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen spürbar zu erhöhen (vgl. Abbildung unten). Ein **Trend zu einer höheren Dichte** kann in den **Agglomerationen Bern, Biel und Burgdorf** schon zwischen 2012 und 2017 festgestellt werden. Bis 2040 soll die **Dichte überall erhöht** werden.

Anzahl Einwohnende und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare der überbauten Bauzonen (WMZ) ►



AP4 Bern

Die Stadt Bern bildet mit heute rund 135'000 Einwohnenden die Kernstadt einer Agglomeration von total 380'000 Einwohnenden. Die Agglomeration hat ein wachstumsstarkes Kerngebiet, auf das knapp 60 Prozent der Bevölkerung und über 80 Prozent der Arbeitsplätze entfallen. Rund um das Kerngebiet erstreckt sich die Agglomeration im Mittelland in mehrere Korridore mit unterschiedlicher Verkehrsanbindung. Dazu gehören das Worblental im Osten, das Aare- und Gürbetal im Süden sowie die nördlichen und westlichen Korridore.



▲ Blick vom Gurten auf Bern und die angrenzenden Gemeinden. *Quelle: RKBM*

Die Agglomeration Bern befasst sich seit 20 Jahren intensiv mit der Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Bereits in der Mobilitätsstrategie 2003 wurde die **3V-Strategie** formuliert. Die drei Stossrichtungen «Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verträglich gestalten» wurden in den ersten drei AP-Generationen konsequent verfolgt und haben eine Vielzahl von Massnahmen ausgelöst. Das AP4 beruht auf einem vollständig überarbeiteten räumlichen Zukunftsbild, das ein nutzungsdurchmischtes Wachstum an gut erschlossenen, räumlich zentralen Lagen postuliert. Hierzu sollen die Innenentwicklungspotenziale in den bestehenden Siedlungsräumen ausgeschöpft werden. Zusätzliche Vorranggebiete für die weitere Siedlungsentwicklung liegen an gut mit dem ÖV erschlossenen Siedlungsschwerpunkten in der Kernagglomeration, entlang der Siedlungsachsen und in den Regionalzentren. Mit dem **Grünen Band** werden die Gemeinden rund um Bern in einen attraktiven Landschaftsgürtel eingebettet. Dieser bietet zahlreiche Naherholungserlebnisse wie den 59 Kilometer langen Velorundweg 888, der dem Grünen Band entlangführt.

Lange Tradition bei Abstimmung von Verkehr und Siedlung

Grossprojekte Zukunft Bahnhof Bern und BYBO

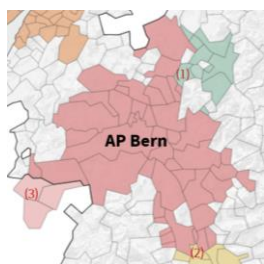
Mit **Zukunft Bahnhof Bern** befindet sich ein in jeder Hinsicht anspruchsvolles ÖV-Projekt in Umsetzung. Bis 2027 sollen der neue **RBS-Bahnhof** und die neue **Unterführung Mitte** in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig wird eine Vielzahl begleitender Massnahmen im Bahnhofumfeld umgesetzt. Durch den Ausbau der Bahnzufahrten im Osten und Westen des Bahnhofs wird die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs weiter erhöht. Dies ist eine Voraussetzung für eine weitere Verbesserung des Bahnangebotes. Diese Infrastrukturen werden erst nach 2030 fertiggestellt.

Mit dem **Bypass Bern Ost (BYBO)** nimmt ein weiteres Generationenprojekt stark Fahrt auf. Damit soll nicht nur der Flaschenhals auf der Autobahn zwischen Wankdorf und Muri behoben werden. Gleichzeitig werden auch die Wohnquartiere im Osten von Bern entlastet und an zentral gelegener Lage wird ein sehr grosses Potenzial für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung geweckt.

Vieles umgesetzt – wenige Verzögerungen

Im Verkehr konnte der Grossteil der Massnahmen aus den AP der ersten drei Generationen umgesetzt werden. Auf dem Strassennetz wurden mehrere Hauptverkehrsachsen saniert und dabei 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 Tram Region Bern, der in einer Volksabstimmung abgelehnt wurde.

Perimeter



▲ Perimeter
des AP Bern

Der Perimeter des AP Bern umfasst 42 Gemeinden. Zum urbanen Kerngebiet gehören Bern, Bolligen, Bremgarten, Ittigen, Muri, Ostermundigen, Zollikofen sowie die urbanen Gebiete der Gemeinde Köniz (Ortsteile Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Spiegel und Wabern). An das urbane Kerngebiet grenzen die Gemeinden im Agglomerationsgürtel und entlang der Entwicklungsachsen sowie die zentrumsnahen ländlichen Gemeinden. Regionale Zentren sind die Gemeinden Belp, Konolfingen, Laupen, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Münsingen, Neueneegg, Urtenen-Schönbühl und Worb.

Die drei Freiburger Gemeinden Böisingen, Schmiten und Wünnewil-Flamatt (3) gehören auch zum BeSA-Perimeter der Agglomeration Bern, werden aber in Absprache mit den beteiligten Parteien im AP4 nicht behandelt. Die Gemeinden Hindelbank (1) und Uttigen (2) zählen auch zur Agglomeration Bern. Um den administrativen Abgrenzungen der Regionen Rechnung zu tragen, hat der Kanton Bern in Absprache mit dem ARE beschlossen, die Gemeinden im AP Burgdorf bzw. im AP Thun zu behandeln.

Zukunftsbild und Ziele

Regionalkonferenz Bern-Mittelland Zukunftsbild Bern-Mittelland 2040

Siedlung

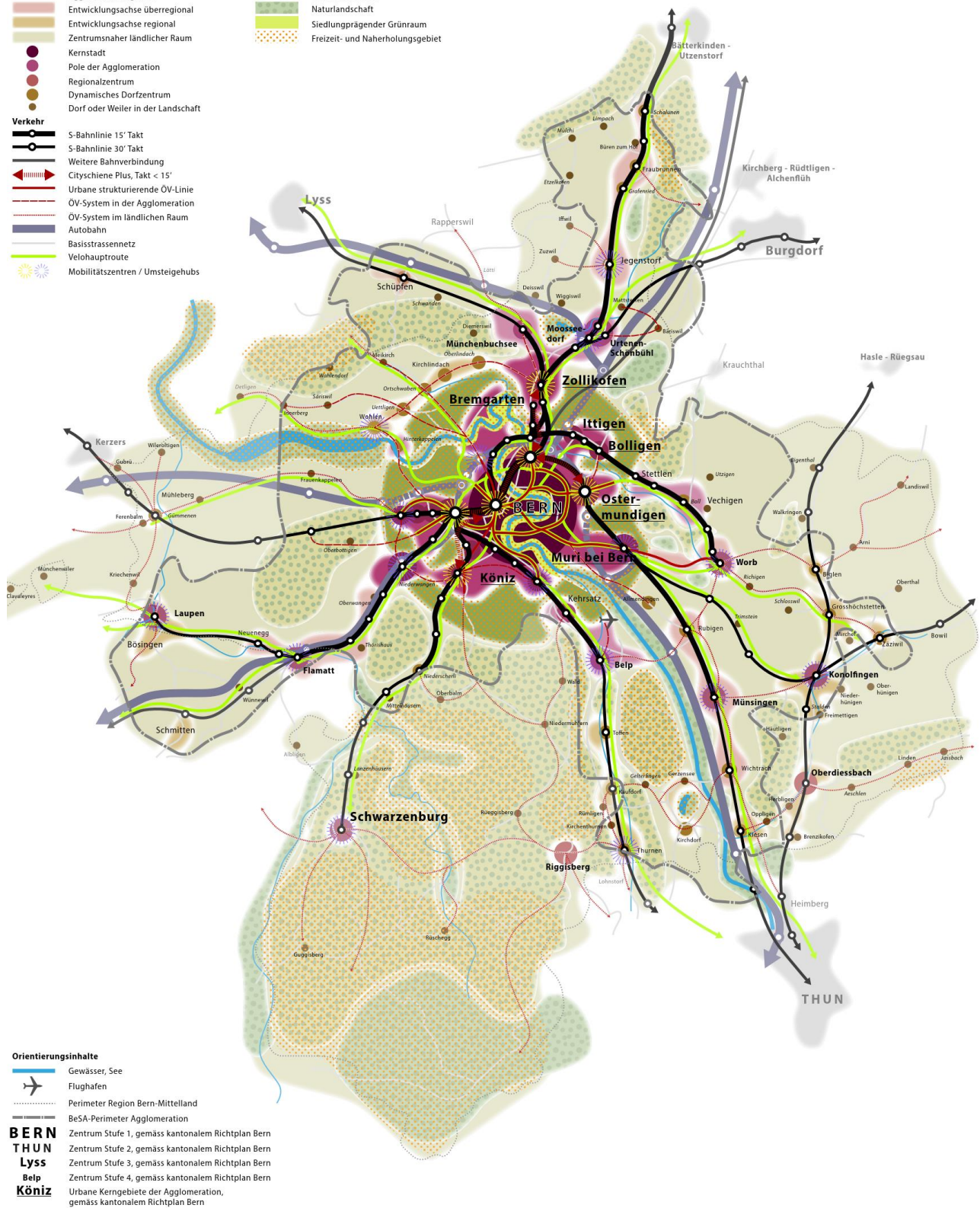
- Kernagglomeration
- Agglomerationsgürtel
- Entwicklungsachse überregional
- Entwicklungsachse regional
- Zentrumsnaher ländlicher Raum
- Kernstadt
- Pole der Agglomeration
- Regionalzentrum
- Dynamisches Dorfzentrum
- Dorf oder Weiler in der Landschaft

Verkehr

- S-Bahnlinie 15' Takt
- S-Bahnlinie 30' Takt
- Weitere Bahnverbindung
- Cityschiene Plus, Takt < 15'
- Urbane strukturierende ÖV-Linie
- ÖV-System in der Agglomeration
- ÖV-System im ländlichen Raum
- Autobahn
- Basisstrassennetz
- Velohauptroute
- Mobilitätszentren / Umsteigebus

Landschaft und Freiraum


- Grünes Band
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft
- Siedlungsprägender Grünraum
- Freizeit- und Naherholungsgebiet




Orientierungsinhalte

- Gewässer, See
- Flughafen
- 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


Das Zukunftsbild für das Jahr 2040 geht über den Perimeter des AP Bern hinaus und schliesst den gesamten Perimeter der Regionalkonferenz Bern-Mittelland mit ein. Damit wird der starken funktionalen Verknüpfung zwischen den Gemeinden in diesem Raum Rechnung getragen.




Das **urbane Kerngebiet** ist im Jahr 2040 geprägt von einer grossflächigen, teilweise hoch verdichteten Bebauung und attraktiven öffentlichen Räumen. Ein dichtes Verkehrsnetz sorgt für eine hervorragende Erschliessung. Neue Wohn- und Arbeitsräume befinden sich insbesondere im Viererfeld im Nordosten der Stadt Bern, in Ausserholigen im Westen, im Wankdorf im Norden und an der Bernstrasse in Ostermundigen. Hochwertige Freiräume bieten ein attraktives Naherholungsangebot.




Im **Agglomerationsgürtel** sind die Siedlungen im Jahr 2040 urbaner geprägt. Die Infrastrukturausstattung ist verbessert und die Ortskerne sind dichte und gemischt genutzte Treffpunkte. In weiten Teilen wird verdichtet gewohnt. An speziellen Lagen liegen abgestimmt auf das übergeordnete Verkehrsnetz Versorgungs- und Logistiknutzungen. Durch die Lage im Grünen Band sind Freizeit- und Naherholungsgebiete im Agglomerationsgürtel rasch erreichbar.




Entwicklungachsen von überregionaler Bedeutung bestehen in Richtung Freiburg – Lausanne – Genf, in Richtung Burgdorf – Zürich/Basel, in Richtung Thun/Berner Oberland, in Richtung Kerzers – Neuenburg, in Richtung Lyss – Biel/Jura sowie in Richtung Solothurn. Das radiale S-Bahn-Netz und das Nationalstrassennetz prägen die Achsen massgeblich. Die Siedlungen sind im Umfeld der S-Bahnhaltestellen verdichtet. Sie wachsen im Vergleich zum ländlichen Umland überdurchschnittlich stark.




Entwicklungachsen von regionaler Bedeutung sind die Achsen in Richtung Gürbetal, Thun und Burgdorf sowie in Richtung Laupen und Murten. Die Ortschaften verfügen über S-Bahn-Haltestellen mit dichtem Takt sowie über eine gute Anbindung für den MIV und sind an Velohaupttrouten angeschlossen.




Der **zentrumnahe ländliche Raum** zeichnet sich durch einzelne grössere Ortschaften – die Regionalzentren – aus sowie durch zahlreiche Dörfer und Weiler mit überwiegender Wohnnutzung, aber auch gewerblicher und landwirtschaftlicher Nutzung.




Bern ist als Kernstadt das übergeordnet wahrnehmbare Hauptzentrum der Agglomeration, bestehend aus der historisch gewachsenen Innenstadt und Quartieren mit spezifischen Eigenheiten und Identitäten. Das Zentrum hat mit seinem Angebot an Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur, Arbeitsplätzen sowie Bildungs- und Freizeiteinrichtungen eine Bedeutung über die Agglomeration Bern hinaus. Bern wächst dynamisch und zeichnet sich durch seine Begegnungs-, Frei- und Grünräume aus.




Verschiedene **Pole im urbanen Zentrumsraum** haben im Jahr 2040 an Bedeutung gewonnen. Sie verfügen über ein eigenes, spezifisches Profil und entlasten als ÖV-Knoten mit S-Bahn, Tram und tangentialen Buslinien die Kernstadt. Das Potenzial des Veloverkehrs ist durch die Anbindung der Pole an die radialen Velohaupttrouten und an tangentiale Veloverbindungen ausgeschöpft.



Die **Regionalzentren** ausserhalb des urbanen Zentrumsraums haben regionale Ausstrahlung und erfüllen überkommunale Funktionen, etwa als Arbeitsplatzstandorte und für die Versorgung der ländlichen Bevölkerung. Die Zentren sind durch städtebauliche Aufwertungen und Innenentwicklung gestärkt.



Die **dynamischen Dorfzentren** zeichnen sich durch eine gute ÖV-Erschliessung aus und sind stärker gewachsen als die Siedlungsgebiete in ihrem Umfeld. Sie dienen als Umsteigeorte von anderen Verkehrsträgern auf den ÖV und weisen entsprechende Infrastruktureinrichtungen auf.

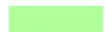


Die **Dörfer und Weiler** in der Landschaft dienen überwiegend dem Wohnen und sind geprägt durch die landwirtschaftliche Nutzung in ihrem Umfeld. Ihre Ortskerne sind weitgehend intakte Zeugen der Entstehung dieser Orte und unterstreichen den regionstypischen Charakter der Landschaft.

Das **Grüne Band** ist ein Grünraumkorridor, der sich um weite Teile der urbanen Stadtlandschaft legt. Es dient als wichtiges Naherholungsgebiet, als vernetzendes ökologisches Element und für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung. Nicht zuletzt trägt das Grüne Band zur guten Durchlüftung der Kernagglomeration bei. Für die Bevölkerung der Agglomeration Bern hat es eine wachsende identitätsstiftende Funktion.



Siedlungsprägende Grünräume sind Parks und Freiräume, die der Freizeit, Begegnung und Naherholung dienen. Sie tragen zur Durchgrünung urbaner Siedlungen bei und leisten einen positiven Beitrag zu Stadtklima und Biodiversität.



Kulturlandschaften werden land- oder forstwirtschaftlich genutzt. Charakteristisch für sie sind Weiler, Hofgruppen und ländliche Dörfer mit teilweise kulturhistorisch wertvollen Baugruppen und Einzelbauten.



Naturlandschaften umfassen schützenswerte Moore, Auen, Trockenwiesen und einzelne Gewässerräume. Das oberste Ziel ist die Erhaltung der Landschaftsqualität, der Vielfalt von Flora und Fauna sowie der ökologische Ausgleich.



Freizeit- und Naherholungsgebiete bezeichnen grössere Zielorte von regionaler Bedeutung (Wohlensee, Gurten, Aareraum, Wälder) für verschiedene Freizeit- und Erholungsaktivitäten in der Region.



Die **Entwicklung des Mobilitätsangebots** erfolgt in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Einerseits wird die Siedlungsentwicklung dort gefördert, wo bereits eine gute Erschliessung insbesondere mit dem ÖV gewährleistet ist. Andererseits orientiert sich bei Siedlungsentwicklungen von regionaler Bedeutung – wie etwa beim Viererfeld in Bern oder bei diversen Entwicklungsschwerpunkten – das Angebot am Nachfragewachstum, insbesondere durch einen ÖV-Ausbau.

Im Jahr 2040 sind die verschiedenen Verkehrsmittel optimal vernetzt. Es bestehen **Mobilitätszentren** und **Umsteigehubs** mit unterschiedlichen Verkehrsmittelanangeboten, einfachen und vielfältigen Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und weiteren Dienstleistungen für Reisende.



Alle Korridore verfügen über schnelle, sichere und direkte **Velohaupttrouten**, die die Gemeinden untereinander und mit dem Agglomerationszentrum verbinden.



Die **S-Bahn** bildet das Rückgrat des ÖV-Systems. Im Kernraum wird die S-Bahn mindestens im 15-Minuten-Takt, ausserhalb mindestens im 30-Minuten-Takt betrieben.



Auf der **City-Schiene** ergibt sich ein S-Bahn-Takt unter 15 Minuten und damit eine hervorragende Verbindung zwischen den dominanten Entwicklungsschwerpunkten Bern Wankdorf, Hauptbahnhof und Europaplatz.



Im urbanen Raum wird die S-Bahn ergänzt durch ein dichtes und nachfragegerechtes Netz von Tram- und **Buslinien**. Das ÖV-Netz weist insgesamt weiterhin eine radiale Struktur auf, wird aber vor allem in der Kernagglomeration gezielt um tangentielle Verbindungen ergänzt.



Das **Hochleistungsstrassennetz** ist leistungsfähig und sicher. Die Kapazitäten sind gross genug, um den Verkehr weitgehend flüssig abzuwickeln und unerwünschten Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz zu vermeiden.



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.



Handlungsbedarf

Das bis 2040 erwartete Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum soll mit einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung einhergehen. Trotz gezielter Abstimmung von Verkehr und Siedlung wird aber weiterhin ein starkes Verkehrswachstum erwartet (vgl. Abbildung auf Seite 20). Es ist sicherzustellen, dass keine übermässigen Überlastungen auftreten und dass der Verkehr sicher und siedlungsverträglich abgewickelt wird.

Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft



Vor diesem Hintergrund zeigt die Analyse des Handlungsbedarfs zu **Siedlung und Landschaft**, dass es vorab darum geht, die schon aufgegleisten Massnahmen konsequent umzusetzen und weiter zu verstärken. Dazu gehören insbesondere:

- Entwicklung auf zentral gelegene Gebiete lenken und Siedlungspotenzial in eingezonten Räumen mobilisieren.
- Beratungsangebot zum Thema Siedlungsentwicklung nach innen ausbauen.
- Sichern zentrumsnaher Arbeitszonen und festlegen von Arbeitsgebieten.
- Erhalt und Aufwertung bestehender und Schaffung neuer Freiräume.
- Verbesserte Zugänglichkeit zu den Naherholungsgebieten wie dem Aareraum oder dem Grünen Band, insbesondere Verbesserung der Fuss-, Velo- und ÖV-Erschliessung.

Handlungsbedarf Verkehr



Beim **Verkehr** ist der folgende Handlungsbedarf auszumachen:

- Beim **MIV** besteht in einzelnen Ortszentren noch Bedarf einer verträglicheren Strassenraumgestaltung. Damit soll die Koexistenz von MIV, strassengebundenem ÖV, Velo- und Fussverkehr gestärkt und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Weiter sind chronische Überlastungen auf den Nationalstrassen und dem Basisnetz mit geeigneten Massnahmen zu vermeiden. Das betrifft insbesondere auch die Schnittstellen zwischen Nationalstrassen und lokalem Strassennetz.



- Beim **ÖV** ist die City-Schiene als Gesamtkonzept zu vertiefen. Dazu gehören die weiter ausgebaut Hubfunktion der Bahnhöfe, zusätzliche Zughalte in Bern Wankdorf und Europaplatz und der Einbezug weiterer zentraler S-Bahn-Haltestellen. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur des Knotens Bern wird nach 2030 weitere Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn ermöglichen. Die zweite Tramachse soll als zentrales Element des ÖV-Netzes im Osten und Westen vom Bahnhof Bern vorangetrieben und das Angebot an tangentialen Verbindungen ausgebaut werden.



- Beim **Veloverkehr** steht aufgrund der stark steigenden Nachfrage die Planung und Realisierung von überkommunalen Velohaupttrouten im Vordergrund. Diese sind mit Tangentialverbindungen zu ergänzen. Ein wichtiges Anliegen beim **Fussverkehr** ist die Aufwertung der Zugänge zu den Bahnhöfen, insbesondere beim Bahnhof Bern sowie die Erhöhung Aufenthaltsqualität in der Berner Altstadt.



- Die **kombinierte Mobilität** soll durch die Entwicklung bzw. durch den Ausbau multimodaler Verkehrsdrehscheiben gefördert werden. Zudem sind Lücken bei der Anbindung der S-Bahnhöfe an den ÖV-Feinverteiler zu schliessen und das Angebot für Veloparkierung ist zu erhöhen – insbesondere am Bahnhof Bern.



- Bei der **nachfrageorientierten Mobilität** steht die gebietsweise Inbetriebnahme des Verkehrsmanagements (VM) im Vordergrund. Weiter sollen Strategien zur Bündelung und Lenkung von Warenströmen im Güterverkehr entwickelt werden. Mögliche Standorte für Logistik-Hubs sollen geprüft und raumplanerisch gesichert werden.

Teilstrategien

Als Grundlage für die Teilstrategie **Siedlung** wurden die Entwicklungsprognosen und -ziele überprüft und in Übereinstimmung mit dem Zukunftsbild auf das Jahr 2040 ausgerichtet. Es zeigt sich, dass die im AP3 formulierten strategischen Ziele gültig bleiben. Erste Priorität hat eine ressourcenschonende, nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen an gut erschlossenen Lagen. Das Wachstum soll möglichst innerhalb der bestehenden Bauzonen bewältigt werden. Innenentwicklung und Verdichtung sollen einhergehen mit Schutz und Aufwertung der Ortsbilder und Lebensräume.

Siedlungserweiterungen sollen an regionalräumlich zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen konzentriert werden. Kantonal und regional bedeutende Arbeitsplatzstandorte sollen zu attraktiven, wirtschaftlichen Polen weiterentwickelt werden. Ergänzend dazu sollen lokale Arbeitszonen ein ausreichendes Flächenangebot für das lokale Gewerbe sicherstellen.

Ausgehend von diesen übergeordneten Teilstrategien zur Siedlungsentwicklung werden im AP Bern die strategischen Teilziele zur Siedlungsentwicklung auf die einzelnen Raumtypen heruntergebrochen und im Detail diskutiert. Basis bilden dabei die folgenden Leitsätze für die einzelnen Raumtypen:

- **Urbanes Kerngebiet:** Kernagglomeration stärken und Innenentwicklung mit gezielter und hochwertiger Nachverdichtung forcieren. Bezogen auf die Zentralitäten soll sich das Zentrum der Stadt Bern zum Hotspot des urbanen Lebens entwickeln.
- **Agglomerationsgürtel:** Ergänzenden Potenzialraum zur Kernagglomeration schaffen. Die Siedlungspole der Agglomeration sollen ihr eigenes Profil stärken und weiterentwickeln.
- **Entwicklungachsen:** Innenentwicklung der Dörfer auf den Entwicklungachsen vorantreiben und gezielte Siedlungsergänzungen vornehmen. Regionale Zentren sollen ihre Versorgungsfunktion stärken, die Siedlung punktuell nachverdichten und gezielt erweitern.
- **Zentrumsnaher ländlicher Raum:** Im ländlichen Raum mit punktuellen Nachverdichtungen und dem Schliessen von Siedlungslücken eine massvolle Entwicklung ermöglichen. Kleinere Dörfer und Weiler im Bestand erhalten.

Ausgehend vom Handlungsbedarf und den Teilstrategien bezeichnet das AP Bern **Fokusräume**, welche in den nächsten Jahren und Jahrzehnten umfassend und integriert weiterentwickelt werden sollen.

Die Strategien zur Sicherung und Weiterentwicklung der **landschaftlichen Qualitäten** wurden bereits im AP3 formuliert und werden im AP4 weiterentwickelt. Das AP4 gliedert die Landschaft in verschiedenen Freiraumtypen und entwickelt detaillierte Teilstrategien, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- **Siedlungsprägende Grünräume** werden erhalten, als Naherholungsräume ausgebildet, nach Möglichkeit untereinander vernetzt und aufgewertet. Mit der Vernetzung der urbanen Grünräume werden die verschiedenen Funktionen wie Erholung, Naturschutz und Durchlüftung (Klima) bestmöglich gefördert. Bei der Erweiterung des Siedlungsgebietes sind die siedlungsprägenden Grünräume mit zu planen und zu sichern.
- Das **Grüne Band** als Bindeglied zwischen der Kernagglomeration und dem angrenzenden Raum wird erhalten und als Naherholungsgebiet aufgewertet. Die Zu-

Teilstrategie Siedlung



Teilstrategie Landschaft



gänglichkeit zu den Freiräumen des «Grünen Bands» wird gesichert und die einzelnen Raumfenster für den Langsamverkehr vernetzt. Angesichts der Klimaerwärmung leistet das Grüne Band einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der Durchlüftung des dichten Siedlungskörpers der Kernagglomeration.

- **Flussräume und Seeufer** werden gemäss ihrer Funktion genutzt, gepflegt und geschützt und für die Naherholung gestaltet und aufgewertet.
- Die **ökologische Vielfalt** wird gefördert und ökologisch wertvolle Landschaften werden geschützt. **Kulturlandschaften** werden land- oder forstwirtschaftlich genutzt. Die Siedlungsentwicklung in den Kulturlandschaften ist eng zu begrenzen und die schutzwürdigen Ortsbilder und ihre Umgebung sind zu erhalten.
- Bedeutsame **Siedlungsäzuren** werden durch die striktere Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet erhalten.

Teilstrategie Verkehr

4V-Strategie

Die Teilstrategie **Verkehr** baut – neben dem Zukunftsbild und dem ausgemachten Handlungsbedarf – auf der 2019 in einem partizipativen Prozess erarbeiteten Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 auf. Darin wird die **4V-Strategie** formuliert:

- **Vernetzen:** Die Agglomeration treibt die digitale Vernetzung und die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel voran, um das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern. Ausserdem soll eine gemeindeübergreifende, vernetzte Verkehrs- und Raumplanung regional gut abgestimmte verkehrspolitische Lösungen ermöglichen.
- **Vermeiden:** Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung und die Bündelung von Warenströmen tragen dazu bei, dass möglichst wenig zusätzlicher Verkehr entsteht.
- **Verlagern:** Das Verkehrsaufkommen soll vermehrt auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert werden.
- **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.

Wichtige Elemente der 4V-Strategie für die einzelnen Verkehrsmittel sind:



- Im **MIV** sollen die Strassenräume innerorts siedlungsverträglich ausgestaltet werden. Der Verkehrsfluss ist zu verstetigen. Dabei hat die Optimierung der vorhandenen Infrastruktur und des Betriebs Vorrang. Bei Bedarf kommen auch punktuelle Kapazitätssteigerungen infrage. Schliesslich ist die Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes mit seinen Anschlüssen sicherzustellen. Dazu tragen die bauliche Umgestaltung beim Anschluss Wankdorf (BUGAW) und die geplante Pannestreifenumnutzung (PUN) sowie das netzübergreifende Verkehrsmanagement bei. Schlüsselprojekt für die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz bleibt der Bypass Bern Ost und der dazu gehörende Rückbau der Autobahn A6 zu einer Stadtstrasse, dies auch als Chance für die zukünftige Stadtentwicklung im Osten von Bern.



- Im **ÖV** bleibt die S-Bahn der Motor der regionalen Entwicklung. Ihr Takt ist bei Bedarf weiter zu verdichten, die Voraussetzung dafür schaffen die Infrastrukturausbauten des Ausbaus 2025 und 2035. Die S-Bahn wird in der Kernagglomeration durch ein dichtes Tram- und Busnetz ergänzt, das mit einem nachfragegerechten Grundtakt von unter 10 Minuten betrieben wird. Die ÖV-Feinerschliessung der weiteren Agglomeration erfolgt mit einem Busnetz im Takt von unter 30 Minuten.

Die Netzstrategie ÖV entwirft für die Kernagglomeration ein Zielbild zum Tram- und Hauptbusliniennetz 2040 mit neuen Linien. Das wichtigste Netzelement ist dabei die zweite Tramachse beim Bahnhof Bern. Sie ist Voraussetzung dafür, dass zusätzliche Buslinien auf Tram umgestellt werden können. Eine solche Umstellung ist nicht nur aus Kapazitätsgründen anzustreben, sondern dient auch der Stadtverträglichkeit. Weil Trams die gleiche Anzahl Fahrgäste mit weniger Fahrten transportieren können, kann so insbesondere beim Bahnhof Bern die Zahl der ÖV-Bewegungen spürbar reduziert werden. Vertieft abzuklären ist, ob längerfristig in Richtung Köniz eine Verlängerung des RBS zweckmässig oder ob eine Variante mit Tram anzustreben ist.

- Für den **Fuss- und Veloverkehr** sind die Hauptverkehrsachsen aufzuwerten und Netzlücken zu schliessen. Im Fussverkehr betrifft dies insbesondere die Anbindung an die ÖV-Knotenpunkte. Im Veloverkehr geht es um die schrittweise Realisierung der Velohaupttrouten. Diese sollen hohe Standards erfüllen (schnell, direkt, sicher) und radiale Verbindungen nach Bern bieten, ergänzt durch einen inneren Ring um das Berner Stadtzentrum sowie durch weitere tangentielle Verbindungen.
- Die **kombinierte Mobilität** soll in vielfältiger Weise gefördert werden. Dazu ist einerseits ein übergeordnetes Konzept zu den Standorten und zur Funktionalität von Verkehrsdrehscheiben zu erstellen. Andererseits sind gezielt erste Massnahmen umzusetzen wie die Realisierung von Velostationen, die Errichtung eines Fern- und Reisebusterminals, der Ausbau von Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen und der Ausbau von überkommunalen Bikesharing-Angeboten.
- Bei der Teilstrategie zur **nachfrageorientierten Mobilität** ist das VM an erster Stelle zu nennen. Es soll dazu beitragen, den MIV auf den Nationalstrassen und dem Basisnetz zu kanalisieren. Der Durchgangsverkehr soll von den Wohnquartieren ferngehalten werden. Deshalb ist der MIV punktuell im urbanen Kerngebiet und schwergewichtig an dessen Rand zu dosieren, um trotz knapper Kapazitäten den Verkehrsfluss auf dem Basisnetz zu erhalten. Ergänzend soll mit einer gezielten Parkraumbewirtschaftung und einem aktiven Mobilitätsmanagement die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden. Zur Optimierung der City-Logistik sollen in einer Studie Lage und Gestaltung möglicher Umladepunkte zur besseren Bündelung des Warenverkehrs auf der letzten Meile geklärt werden.



Massnahmen

Massnahmen Siedlung

Die Siedlungsmassnahmen folgen der übergeordneten Zielsetzung einer nach innen orientierten Siedlungsentwicklung. Das AP Bern enthält dazu vor allem Entwicklungsgebiete in bereits bestehenden Bauzonen (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete und Schwerpunkte), schlägt aber auch Einzonungen vor, die aus räumlicher Sicht als Innenentwicklung (Vorranggebiete Siedlungserweiterung) zu betrachten sind. Um die Zielsetzungen zu erreichen, enthält das AP Bern auch übergeordnete Massnahmen. Dazu gehört beispielsweise die Massnahme S-Ü.2 (Umsetzung Zukunftsbild), mit welcher die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) die Mobilisierung und Umsetzung von Arealen im Bestand unterstützt. Ebenso engagiert sich die RKBM für die gemeindeübergreifende Betrachtung und Planung von überkommunalen genutzten Gewerbebezonen und Sportstätten.



Im Folgenden werden die besonders wichtigen Massnahmen im Bereich **Wohnen** im A- und B-Horizont tabellarisch aufgeführt. Dabei wird auch gezeigt, wie diese im kantonalen Richtplan verankert sind. Entweder sind sie schon in den Massnahmenblättern (MB) A_08 oder C_04 enthalten oder sie sollen neu aufgenommen werden.

Unbebaute Bauzonen an gut erschlossenen Lagen sollen als Wohnschwerpunkte mit hoher Priorität entwickelt werden. Das Agglomerationsprogramm bezeichnet 26 regionale Wohnschwerpunkte. Aus kantonalen Sicht sind dabei die untenstehenden **Wohnschwerpunkte** von besonders grosser Bedeutung.

Wohnschwerpunkte ►

Bezeichnung	Gemeinde	Fläche (ha)	Horizont	Im kantonalen Richtplan:		
				MB_A_08	MB_C_04	neu
Wabern, Morillongut	Köniz	11.9	A	X		
Viererfeld	Bern	8.5	A	X		
Bahnhofmatte	Kehrsatz	3.1	A	X		
Mittelfeld	Bern	2.6	A	X		
Wabern, Nesslerenweg/METAS	Köniz	2.4	A	X		

Neueinzonungen kommen nur in Ausnahmefällen und nur für sehr gut gelegene Gebiete in Frage. Die Bezeichnung solcher **Vorranggebiete** für die zukünftige **Siedlungserweiterung Wohnen** baut auf dem Zukunftsbild auf. Insgesamt bezeichnet das AP Bern 47 Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen. Zwei Vorranggebiete stechen hervor und weisen eine kantonale Ausstrahlung auf:

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen ►

Bezeichnung	Gemeinde	Fläche (ha)	Horizont	Im kantonalen Richtplan:		
				MB_A_08	MB_C_04	neu
Schürmatt	Muri	9.9	A	X		
Bächumatt	Worb	7.5	B	X		

Bereits bebaute Gebiete mit Innenentwicklungspotenzial an guter Lage sollen gezielt verdichtet oder umstrukturiert werden. Das AP Bern bezeichnet 129 **Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete**, wobei es eine Daueraufgabe (DA) ist, eine dem jeweiligen Gebiet angepasste Entwicklung schrittweise umzusetzen. Folgende Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sind aus kantonalen Sicht von grosser Bedeutung:

Bezeichnung	Gemeinde	Fläche (ha)	Horizont	Im kantonalen Richtplan:		
				MB A_08	MB C_04	neu
Inselspital	Bern	19.2	DA			X
Weyermannshaus Ost	Bern	11.8	DA		X	
Vordere Allmend	Bern	11.4	DA		X	
Gaswerkareal	Bern	8.6	DA	X		
Lischenmoos	Muri	8.0	DA	X		
Bernapark	Stettlen	7.4	DA	X		
Weyermannshaus West	Bern	6.9	DA		X	
Ausserhol. VI, ewb-/BLS-Areal	Bern	6.7	DA		X	
CSL/Stade de Suisse	Bern	5.7	DA		X	
Wankdorffeldstrasse	Bern	5.0	DA		X	
Wabern, Bdesareal/METAS	Köniz	4.4	DA	X		
Bahnhof Ostermundigen	Ostermundigen	4.1	DA		X	

◀ Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

Im Bereich **Arbeiten** unterstützen die Siedlungsmassnahmen des AP Bern die Weiterentwicklung der regionalen Arbeitsschwerpunkte mit insgesamt acht Gebieten. Aus kantonalen Sicht stehen die kantonalen ESP im Fokus und dabei insbesondere die beiden Premium-ESP Wankdorf und Ausserholligen:



◀ Premium-ESP Wankdorf

Quelle: Google Earth

Der **Premium-ESP Wankdorf** umfasst eine Fläche von 36 Hektaren und ist der grösste und bedeutendste ESP im Kanton. Er ist geprägt durch eine hohe Nutzungsvielfalt mit Gebieten für Arbeit, Freizeit, Sport, Naherholung und Wohnen.

Aufgrund der ausgezeichneten Standortqualität mit S-Bahn-Station und Autobahnanschlusses ist im ESP Wankdorf eine weitere Nutzungskonzentration erwünscht. Der Fokus liegt dabei primär auf Arbeitsplätzen, aber auch Wohnungen und durchmischte Nutzungen sollen vermehrt realisiert werden. Durch die angestrebte Nutzungsentwicklung wird zusätzlicher Verkehr erzeugt. Die AP-Massnahmen leisten einen Beitrag, dass dieser siedlungsverträglich abgewickelt werden kann.

Der seit 2012 in Betrieb stehende Wankdorfplatz hat nicht nur die Kapazität für den MIV erhöht, sondern auch die Verlängerung der Tramlinie 9 und Verbesserungen für den Langsamverkehr ermöglicht. Im Raum Wankdorf sind wichtige weitere Infrastrukturmassnahmen geplant, um den zukünftigen Verkehrsbetrieb verträglich auszugestalten: Die Korrektur der Bolligenstrasse, die Entflechtung Wankdorf Süd/Ostermundigen, die neue Haltestelle beim Guisanplatz, die ÖV- und Velospur Papiermühlstrasse Süd wie auch das Tram Bern – Ostermundigen.

Premium-ESP Ausserholligen ►

Quelle: Google Earth



Der **Premium-ESP Ausserholligen** verfügt über eine sehr gute ÖV-Anbindung am Europaplatz mit S-Bahn, Tram und Bus. Gleichzeitig weist er ein hohes Potenzial zur inneren Verdichtung auf. Der kantonale Richtplan verfolgt deshalb die Vision, Ausserholligen neben Innenstadt und Wankdorf als drittes Zentrum von Bern zu etablieren.

Dazu soll der ESP intensiver und vielfältiger mit neuen Arbeits-, Bildungs- und Wohnangeboten genutzt werden. Wichtig ist der geplante Campus der Berner Fachhochschule. Insgesamt werden im Premium-ESP Ausserholligen in den nächsten Jahren voraussichtlich zwei Milliarden Franken in Hochbau- und Stadtentwicklungsprojekte investiert. Um das angestrebte Wachstum verkehrlich möglichst verträglich abzuwickeln, wird die multimodale Drehscheibe Europaplatz weiter ausgebaut und mit neuen Mobilitätsangeboten ergänzt. Das ÖV-Angebot wird ebenfalls weiter ausgebaut und die Haltestelle Stöckacker in Richtung Europaplatz verschoben. Die Räume unter dem Autobahnviadukt werden zugänglich gemacht und verbinden vormals getrennte Stadtteile. Es entsteht ein Netz aus Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität sowie attraktiven und sicheren Fuss- und Velowegen – hierbei leisten die Verkehrsmassnahmen des AP einen wichtigen Beitrag.

Weitere ESP

Nebst den beiden Premium-ESP sind folgende ESP hervorzuheben:

- **ESP Bern Bahnhof:** Das Projekt Zukunft Bahnhof Bern mit dem neuen RBS-Bahnhof und den neuen Publikumsanlagen befindet sich derzeit im Bau. Es wird begleitet durch städtische Massnahmen rund um den Bahnhof. Das AP enthält Massnahmen im Rahmen des neuen Bahnhofzugangs Länggasse und zum Bau neuer Velostationen im Bahnhofumfeld.
- **ESP Ostermundigen Bahnhof:** Der Bahnhof Ostermundigen wird mit dem Tram Bern – Ostermundigen künftig ans Tramnetz angeschlossen und als wichtiger ÖV-Knoten aufgewertet. Über das AP soll eine neue Personenunterführung mitfinanziert werden. Unmittelbar neben dem ESP entsteht mit dem Bären tower das höchste Hochhaus der Agglomeration Bern.
- **ESP Zollikofen / Münchenbuchsee Bahnhof:** Das seit 2013 ansässige Bundesamt für Informatik und Telekommunikation realisiert derzeit einen Erweiterungsbau mit 700 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Eine weitere Verwaltungsbaute für das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten ist in Planung.
- **ESP Köniz Liebefeld:** Das Dreieck Köniz/Liebefeld/Steinhölzli soll als Subzentrum der Agglomeration qualitativ weiterentwickelt werden. Der Bahnhof Liebefeld gewinnt als ÖV-Knotenpunkt zunehmend an Bedeutung, weist aber noch Optimierungspotenzial der Umsteigebeziehung Bahn-Bus auf.

- **ESP Köniz Juch:** Der ESP wird in den nächsten Jahren unter anderem mit einem Polizeizentrum weiterentwickelt. Die S-Bahn-Station Niederwangen liegt im Talboden im Schnittpunkt zwischen dem Wohnschwerpunkt Niederwangen Ried und dem ESP. Das grosse Potenzial soll mit einer optimalen Gestaltung der Haltestelle erschlossen werden. Zwischen dem Gebiet Juch-Hallmatt und dem Zentrum Niederwangen soll eine attraktive und direkte Fuss- und Veloverbindung entstehen.
- **ESP Muri-Gümligen Bahnhof:** Die Gebietsentwicklung Lischenmoos mit einem 60 Meter hohen Wohnturm wurde an der Urne abgelehnt. Das Gebiet Lischenmoos soll aber weiterhin zum urbanen Zentrumsquartier umstrukturiert werden.

Im AP Bern werden der Handlungsbedarf, die daraus abgeleiteten Teilstrategien und die Massnahmen auf **Fokusräume** heruntergebrochen. In diesen soll eine integrierte Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr angestossen und sichergestellt werden. Hierzu wird typischerweise eine Umstrukturierung und Nutzungsverdichtung von mehrheitlich grösseren Arealen angestrebt, dies in Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und kommunalen Verkehrsmassnahmen. Aus kantonaler Sicht wird diese «Lupe» auf einzelne Teilräume begrüsst. Damit wird sichergestellt, dass auf höherer Flughöhe die funktionalen Zusammenhänge verschiedener Siedlungsschwerpunkte und Landschaftsmassnahmen in Abhängigkeit mit den Verkehrsmassnahmen abgebildet und beplant werden. Die drei folgenden Fokusräume sind für die künftige Siedlungsentwicklung aus kantonaler Sicht prioritär und zentral:

- Der Fokusraum **Bern-Ost** ist aus Sicht des Kantons von herausragender Bedeutung. Im Zusammenhang mit dem zu realisierenden Bypass wurden für Bern-Ost Szenarien der möglichen städtebaulichen Entwicklung erarbeitet und gestützt darauf eine Testplanung mit einem Betrachtungsperimeter von rund 900 Hektaren und einem Bearbeitungsperimeter von rund 300 Hektaren in den Gemeinden Bern, Ostermundigen und Muri ausgelöst. In diesem Perimeter liegen mehrere Gebiete, die bereits im kantonalen Richtplan verankert sind (Saali-Melchenbühlweg, Weltpostverein, Schürmatt). Im Hinblick auf das AP5 werden diese Gebiete unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Testplanung weiter konkretisiert. Im Rahmen der nächsten Anpassung des kantonalen Richtplans wird der Kanton den Fokusraum Bern-Ost in geeigneter Weise und in Absprache mit ASTRA, Regionalkonferenz und Standortgemeinden in den kantonalen Richtplan aufnehmen.
- Das **Entwicklungsgebiet Kleinwabern** (welches mehrere Schwerpunkte aus dem AP Bern wie Nesslerenweg/METAS und Balsigergut enthält) ist zwecks Abstimmung mit dem Verkehr (u.a. Tramverlängerung Kleinwabern) ebenso wie der Wohnschwerpunkt **Morillongut** bereits im kantonalen Richtplan verankert. Mit der anstehenden (Innen-)Entwicklung des Raums Morillon und der damit verbundenen Auswirkungen auf den Verkehr entlang der Seftigenstrasse ist eine grossräumige Betrachtung des Entwicklungsgebietes Kleinwabern – Morillon aus kantonaler Sicht angezeigt.
- Der Kanton Bern verfolgt die Strategie, das **Inselareal** als führenden Medizinalstandort der Schweiz mit internationaler Ausstrahlung zu positionieren. Aufgrund des zusätzlichen Platzbedarfs der Akteure im Inselareal soll das Gebiet zum Inselcampus weiterentwickelt werden. Im Rahmen des AP wird der Inselplatz saniert. Eine im Sommer 2021 abgeschlossene strategische Studie zeigt, dass das Inselareal in den nächsten Jahren mit Bussen erschlossen werden kann. Längerfristig ist eine Tramlösung oder eine Erschliessung durch den RBS offen zu halten. Eine RBS-Erschliessung ist dann zweckmässig, falls der RBS in Richtung Köniz weitergeführt werden soll.

Fokusräume

Bern-Ost

Entwicklungsgebiet
Kleinwabern-Morillon

Inselareal

Verkehr-intensive Vorhaben

Die **ViV-Standorte** entsprechen weitgehend denjenigen aus dem AP3. Einige wenige Standorte werden neu als Vororientierung aufgenommen, müssen aber noch nach den neuen Kriterien des kantonalen Richtplans überprüft werden. Ebenso wurden die **Siedlungsbegrenzungen** aus dem AP3 übernommen.

Massnahmen Landschaft



Die Massnahmen im Bereich **Landschaft** wurden aus dem AP3 übernommen und konkretisiert. Dies gilt beispielsweise für das Grüne Band, für welches drei Typen von Raumfenstern definiert werden: «Siedlungserweiterung mit Freiraum», «Wald mit Erholungsnutzung» sowie «Kultur- und Naturlandschaft». Die RKBM hat zusammen mit den beteiligten Gemeinden das «Modellvorhaben Grünes Band» beim Bundesamt für Raumentwicklung eingereicht. Ziel ist der Aufbau einer gemeinsamen Plattform, um die Vielschichtigkeit der Landschaftsthematik verständlich und ansprechend zu vermitteln. Damit werden gesellschaftlich gewinnbringende Projekte, aber auch die Einbindung und der Dialog zwischen verschiedenen Akteuren unterstützt.

Massnahmen Verkehr



Im **MIV** fallen zehn Massnahmen in den A-Horizont und 13 in den B-Horizont. Die wichtigsten Massnahmen betreffen die **siedlungsverträgliche Ausgestaltung des Strassenraums**. Es sind dies zum Beispiel die Sanierung der Seftigenstrasse (Knoten Seftigen-/Morillonstrasse bis Sandrain). Das Projekt ist von hoher Dringlichkeit. Es ist Voraussetzung für die Umsetzung des VM und verbessert stark die Velosicherheit und die Koexistenz von MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr. An dieses Projekt knüpft auch die Sanierung der Seftigenstrasse von der Tramwendeschleife Kleinwabern bis zum Kreisverkehr Nord an. Ebenfalls sehr wichtig sind die Projekte in Kehrstrasse: Die Verlegung der Zimmerwaldstrasse und ihrer Anbindung an die Umfahrung sowie die Umgestaltung der Umfahrung selbst zu einer zweispurigen Mischverkehrsstrasse schaffen die notwendigen Kapazitäten in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und dem übergeordneten VM. Gleichzeitig werden Verkehrssicherheit und Verträglichkeit erhöht, indem das innerörtliche Verkehrsnetz umgestaltet wird.

Auch von hoher Wichtigkeit sind die Sanierung des Inselplatzes in Bern (insbesondere für die Abwicklung des ÖV) sowie die Verlegung der Schwarzenburgstrasse Richtung Liebefeld Park in Köniz (dies als flankierende Massnahme zur Siedlungsentwicklung). Die Stadt Bern setzt zudem die Aufwertung wichtiger Plätze fort. Nach Eiger-, Viktoria- und Breitenrainplatz steht im AP4 die umfassende Umgestaltung des Helvetiaplatzes an. Schliesslich gehen Bern, Köniz und Belp in kommunalen Projekten die Aufwertung einzelner Ortsdurchfahrten an und verbessern damit die Verkehrssicherheit und die Verträglichkeit für den Langsamverkehr und die Anwohnenden.



Zugang zu ÖV-Knoten verbessern

Beim **ÖV** fallen 13 Massnahmen in den A-Horizont und sieben in den B-Horizont. Der grösste Schwerpunkt betrifft die Verbesserung des Zugangs und der Umsteigebeziehungen in den **ÖV-Knoten**. Von besonders grosser Bedeutung sind dabei

- die Verkehrsmassnahmen zur Anbindung von Fuss- und Veloverkehr an den neuen Bahnhofzugang Länggasse (ESP Bern Bahnhof);
- die Attraktivierung des Zugangs zum S-Bahnhof Europaplatz Nord (nach Osten verschobene Haltestelle Stöckacker) verknüpft mit einer besseren Feinerschliessung unterhalb des A12-Viadukts zur Verbesserung der Anbindung des Premium-ESP Ausserholligen;
- die Personenunterführung Nord beim Bahnhof Ostermündigen (ESP);
- der Ausbau der ÖV-Knotenpunkte Kleinwabern und Liebefeld (ESP);
- die umgestaltete Tramhaltestelle beim Guisanplatz in Bern.

Ein weiterer Schwerpunkt bildet der **Bahnhof Münsingen**. In enger Koordination mit den Projekten des Entwicklungsgebiets Bahnhof West soll der Bahnhofplatz attraktiver gestaltet und auf der Westseite direkt an eine Aussenperronkante für die Bahnlinie S1 und den Regioexpress nach Bern angeschlossen werden. Mit der neuen Personenunterführung Nord wird die Zugänglichkeit zum Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr auch im Norden deutlich verbessert und eine Netzlücke geschlossen. Mit dem Ausbau des Busbahnhofs mit zwei zusätzlichen Perrons kann der Bahnhof Münsingen seine Funktion als regionale multimodale Drehscheibe besser wahrnehmen.

Die Massnahmen zu den ÖV-Knoten sind eng abgestimmt mit den übergeordneten Projekten im Rahmen der **STEP-Ausbau Schritte** wie beispielsweise dem neuen Wendegleis und Ausbau Bahnhof Münsingen oder der neuen Haltestelle Kleinwabern (vgl. auch Kapitel zu den kantonalen Prioritäten im ÖV).

Bei der **Weiterentwicklung des ÖV-Netzes** und der Verbesserung der Betriebsstabilität stehen folgende Massnahmen hervor:

- Die notwendige Kapazitätserweiterung auf der Linie 10 in Richtung Köniz soll im A-Horizont mit elektrisch betriebenen Doppelgelenkbussen realisiert werden. Dies soll als Änderung der ursprünglichen Massnahme Tram Region Bern konzipiert und somit nicht als neue Massnahme in das AP4 aufgenommen werden. Ziel ist es, so die schon gesprochenen Bundesbeiträge teilweise umwidmen zu können.
- Die 2. Tramachse ist das zentrale Element der ÖV-Netzstrategie im Zentrum von Bern. Die genaue Linienführung wird noch vertieft überprüft. Der Westteil kann jedoch im B-Horizont bereits angemeldet werden.
- Die Elektrifizierung der Buslinie 28 (vor dem A-Horizont) von Bernmobil sowie der Linien 38, 41, 44, 46 und 47 des RBS.
- Die ÖV-Spur auf der Papiermühlestrasse.

Linie 10,
2. Tramachse
und Elektrifizierung
von Buslinien

Für den **Fuss- und Veloverkehr** enthält das AP4 eine grosse Anzahl an Massnahmen – insgesamt je 45 im A- und B-Horizont. Die Velooffensive von Stadt und Region Bern erhält dadurch massiven Schub.



Im AP4 wurde stärker darauf geachtet, welches Verkehrsmittel der Hauptauslöser für ein Projekt ist. Das hat zur Folge, dass mehr Massnahmen unter Fuss- und Veloverkehr geführt werden. So wurden beispielsweise Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) in früheren AP-Generationen dem MIV zugeteilt. Dies hat sich im AP4 geändert. Es enthält nun vermehrt BGKs im Fuss- und Veloverkehr, weil diese durch das Schliessen einer Netzlücke, die Sicherheit und Aufwertung für den Veloverkehr oder die Umsetzung einer Velohauptroute ausgelöst werden.

Als grösste Einzelmassnahme besonders hervorzuheben ist die Fuss- und Velounterführung Ausserholligen. Sie trägt wesentlich zur besseren Erschliessung des Premium-ESP Ausserholligen bei. Die Fuss- und Veloverbindung Breitenrain – Länggasse ragt als weiteres Leuchtturmprojekt hervor. Mit der Massnahme BM.LV-Ü.15 nimmt sich die Stadt Bern dieses ursprünglich im AP1 vorgesehenen Projekts an und will den Brückenschlag über die Aare im AP4 B-Horizont wagen.

Ein grosser Schwerpunkt betrifft Massnahmen für ein sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz. Hierzu ist eine Vielzahl auch grösserer Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. In der Stadt Bern sollen mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten mehrere Strassen aufgewertet werden (Eigerstrasse - Kirchenfeldstrasse, Muristrasse, Effingerstrasse auf dem Abschnitt Hirschengraben – Belpstrasse, Effingerstrasse auf dem Abschnitt Belpstrasse – Loryplatz, Länggasse). Diese grösseren Massnahmen werden mit einem bunten Strauss kleinerer Pauschalmassnahmen ergänzt, die die Situation insbesondere für den Veloverkehr sehr stark verbessern. Aber

auch ausserhalb der Kernstadt sind mehrere Massnahmen von hoher Priorität vorgesehen, so beispielsweise in Rubigen – Worb (Ortsausgang bis Worb SBB).

Weitere Massnahmen tragen zu einer fussgängerfreundlichen Innenstadt bei und schaffen neue attraktive Verbindungen. Zwei grössere Projekte in Bern sind die Umgestaltungen der Hodlerstrasse und Schützenmatte. Ebenfalls zu erwähnen sind die Verbreiterung und Aufwertung der Bahnunterführung der S-Bahnstation Bümpliz Nord sowie die Fuss- und Veloverbindungen Juch/Hallmatt – Rehag in Köniz und Freiburgstrasse – Lagerhausweg/Wangenstrasse in Bern Bümpliz Süd.

Ein weiterer Schwerpunkt betrifft die Realisierung der Velohaupttrouten, wozu verschiedene Massnahmen umgesetzt werden. Im A-Horizont betrifft dies insbesondere die Velohaupttrouten Worb – Deisswil, Zollikofen, Gürbetal, Halenbrücke – Uettligen mehrere Strecken in der Stadt Bern und ausgewählte Tangentialverbindungen wie die Veloverbindung Münchenbuchsee – Lyss.



Bei den Massnahmen zur Förderung der **kombinierten Mobilität** steht der Ausbau der Veloparkierung an den ÖV-Stationen klar im Vordergrund. Damit wird die Strategie von Stadt und Region Bern weiterverfolgt, den Bedarf an Veloabstellplätzen rund um den Hauptbahnhof und die übrigen Bahnstationen mit bewachten Velostationen und überdachten Bike-and-Ride-Anlagen zu decken. Das betrifft die Velostationen am Bahnhof Bern und am Europaplatz (Premium-ESP Ausserholligen) ebenso wie Verbesserungen des Angebots an den Bahnhöfen Münsingen, Jegenstorf und Bümpliz Nord. Weitgehend unabhängig von den AP Bern wurde in den vergangenen Jahren das Veloverleihsystem Publibike inkl. E-Bikes in der ganzen Stadt und angrenzenden Gemeinden flächendeckend ausgerollt, was die kombinierte Mobilität weiter stärkt. Schliesslich nimmt sich die Stadt Bern dem bisher eher stiefmütterlich behandelten Fern- und Reisebusterminal beim Park-and-Ride Neufeld an und will diesen für die an- und abreisenden Passagiere aufwerten.



Die Massnahmen zur **nachfrageorientierten Mobilität** betreffen vorab die Umsetzung des Verkehrsmanagements. Das Verkehrsmanagement soll flächendeckend über die ganze Stadt und die angrenzenden Gemeinden ausgedehnt werden. Im A-Horizont stehen dabei das VM Muri - Bern Südost, das VM Köniz Wabern - Bern Süd und das VM in der Stadt Bern im Vordergrund. Es handelt sich dabei um integrierende Massnahmen, die nicht nur alle Verkehrsarten, sondern auch alle Akteure (ASTRA, Kanton, Gemeinden, Verkehrsbetriebe) miteinbeziehen.



Kosten der Verkehrsmassnahmen ►

Die untenstehende Tabelle zeigt die **Kosten der Verkehrsmassnahmen** im A- und B-Horizont differenziert nach den verschiedenen Massnahmenkategorien:

Kategorie	A-Horizont Mio. CHF	B-Horizont Mio. CHF	Total Mio. CHF	A-Horizont in %	B-Horizont in %	Total in %
Total	409.7	309.8	719.5	100%	100%	100%
MIV	77.1	67.4	144.5	19%	22%	20%
ÖV	76.6	72.6	149.2	19%	23%	21%
LV	224.0	167.3	391.3	55%	54%	54%
KM	11.0	-	11.0	3%	0%	2%
NM	21.0	2.5	23.5	5%	1%	3%

Es ergeben sich insgesamt Kosten von 410 Mio. CHF im A-Horizont und 310 Mio. CHF im B-Horizont. Im A-Horizont entspricht dies Kosten von CHF 774 pro Kopf der Präsenzbevölkerung (Einwohnende plus mit 50 Prozent gewichtete Anzahl Beschäftigte). Der höchste Anteil der Kosten im A-Horizont fällt auf den Fuss- und Veloverkehr (LV), gefolgt vom ÖV und dem MIV.

AP4 Biel/Lyss

Die Stadt Biel bildet mit heute rund 55'000 Einwohnenden die Kernstadt einer Agglomeration von rund 120'000 Einwohnenden. Die Stadt Lyss mit 15'000 Einwohnenden sticht als wichtiges Teilzentrum hervor. Die Agglomeration Biel/Lyss ist Teil des von Solothurn bis Yverdon reichenden Drei-Seen-Landes. Sie weist starke Bezüge zum Berner Jura im Norden und zum Rand der Agglomeration Bern im Süden auf.



▲ Blick auf die Stadt Biel – in der Mitte der Bahnhof, im Vordergrund der Bielersee, am linken Bildrand die Ausläufer des Jura gebirges. Quelle: Roman Burri Fotografie

Die Agglomeration Biel/Lyss ist ein attraktiver, **zweisprachiger** Lebens- und Wirtschaftsraum. Sie hat in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum erlebt und möchte bis 2040 die Voraussetzungen für ein **weiteres Wachstum** um rund 23'000 Einwohnende und 14'000 Beschäftigte schaffen.

Das anhaltende Wachstum führt zu einer erhöhten Bautätigkeit, wachsenden Mobilitätsbedürfnissen und einem steigenden Nutzungsdruck auf Landschafts- und Naturräume. Die Agglomeration Biel/Lyss weist genügend Baulandreserven auf, um das erwartete Wachstum bis 2040 zum grössten Teil in den vorhandenen Bauzonen aufzunehmen. Bedarf für grössere Siedlungserweiterungen besteht höchstens langfristig.

Beim ÖV wird eine starke Zunahme der Nachfrage erwartet, insbesondere auf den Bahnlinien. Angesichts der kurzen Distanzen und der weitgehend flachen Topographie hat der Veloverkehr ein grosses Potenzial, das noch nicht ausgeschöpft ist. Beim

**Zweisprachiger
Lebens- und
Wirtschaftsraum
mit Wachstumspotenzial**

**A5-Ostast zeigt
Wirkung**

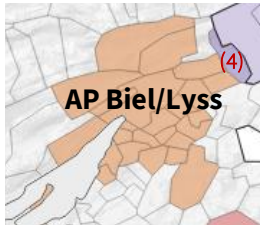
MIV hat die **Ostumfahrung Biel «A5-Ostast»** die erwartete Entlastung erzielt. Das Strassennetz ist aber insbesondere auf der West- und Nordachse in Biel sowie auf der A6 zwischen Biel und Lyss und während den Hauptverkehrszeiten ausgelastet.

A5-Westast wird nicht realisiert, Regiotram sisiert

Anfang 2019 wurde der **Dialogprozess** zum umstrittenen Projekt der **A5 Westumfahrung Biel** gestartet. Ende 2020 lag eine breit abgestützte Lösung vor, mit der die Aufgabe des Projekts beschlossen wurde. Stattdessen sollen kurz- und mittelfristige Massnahmen umgesetzt werden zur verträglicheren Abwicklung des Verkehrs im Westen von Biel. Die heutigen und die künftig erwarteten Verkehrsbelastungen lassen eine siedlungsorientierte Gestaltung der Strassenräume zu. Damit ist die Voraussetzung gegeben, dass die angestrebte Innenentwicklung in den nächsten zwanzig Jahren auch ohne Westumfahrung stattfinden kann. Am Zubringer Rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) soll festgehalten und dessen Zweckmässigkeit als Nationalstrassenzubringer im Rahmen einer Gesamtverkehrskonzeption überprüft werden. Langfristig soll die Netzlücke der A5 in Biel geschlossen werden. Dazu wird eine Machbarkeitsstudie zu einer Linienführung im Norden von Biel erstellt. Nebst dem A5-Westast wurde auch das Projekt eines **Regiotrams** zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem Premium-ESP Bözingenfeld im Osten der Stadt Biel sisiert.

Auch ohne die Grossprojekte A5-Westast und Regiotram will sich die Agglomeration Biel/Lyss weiterentwickeln. Dabei muss die künftige Entwicklung kurz- und mittelfristig mit dem heute bestehenden Verkehrsnetz bewältigt werden. Daraus ergibt sich folgende Zielsetzung für das AP4: Lebens- und Umweltqualität verbessern und Bevölkerungswachstum sowie wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen weitgehend **ohne neue grosse Verkehrsinfrastrukturen** in den nächsten 15 bis 20 Jahren.

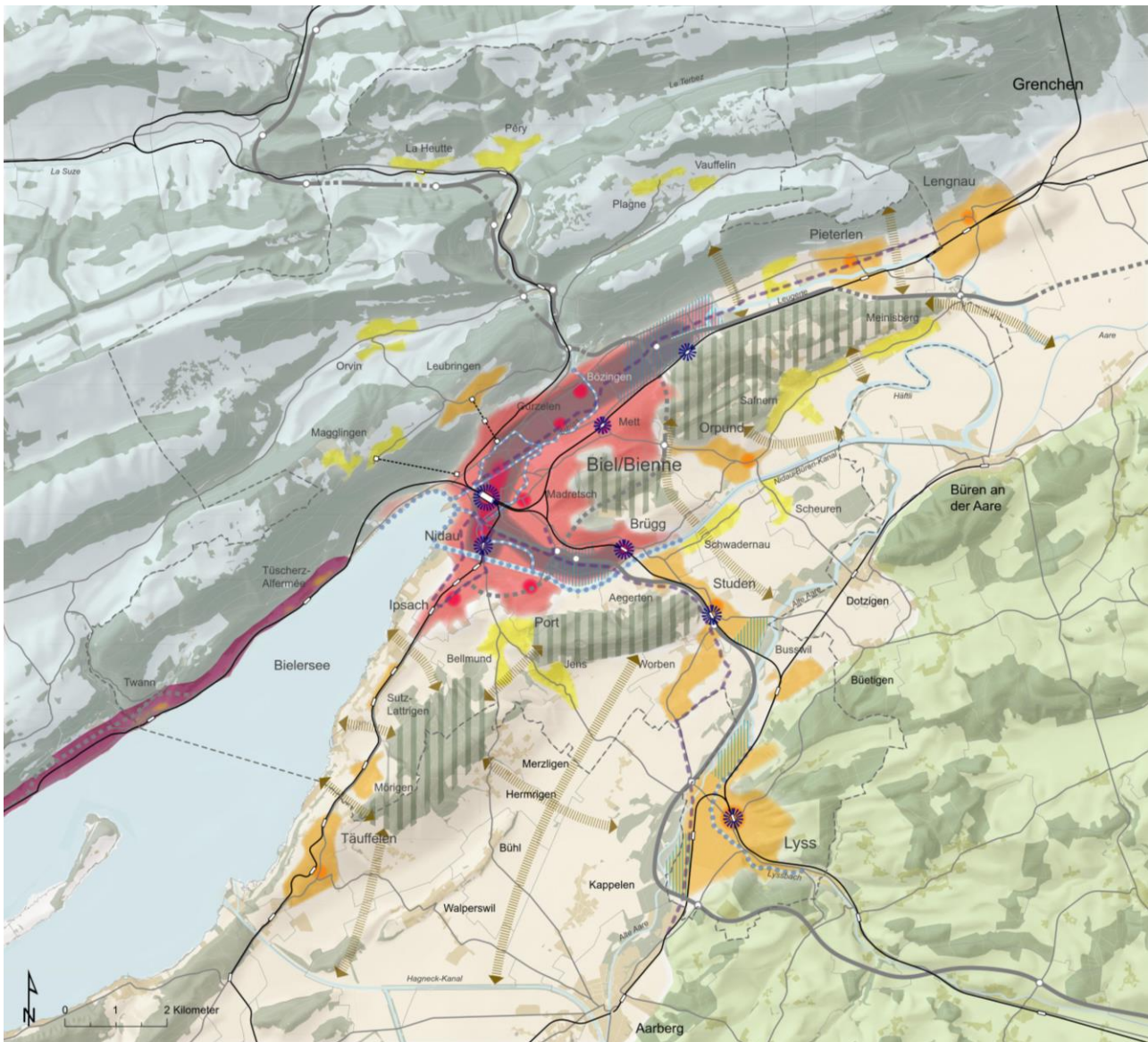
Perimeter



▲ Perimeter des AP Biel/Lyss

Der Perimeter des AP Biel/Lyss umfasst die BeSA-Gemeinden der Agglomeration Biel/Bienne sowie Lyss. Es sind dies die Stadt Biel und 20 Gemeinden der Planungsregion seeland.biel/bienne sowie drei Gemeinden der Planungsregion Jura bernois.Bienne. Gegenüber dem AP3 sind Jens, Meinisberg, Péry-La Heutte und Orvin neu beitragsberechtignte Gemeinden und wurden in den Perimeter aufgenommen. Die Gemeinde Lengnau (4) ist ab der 4. Generation Teil des AP Grenchen (vgl. Kapitel zum AP4 Grenchen). Die Gemeinde Täuffelen ist nicht beitragsberechtignt und im Perimeter des AP Biel/Lyss nicht mehr enthalten.

Zukunftsbild und Ziele



Das Zukunftsbild beschreibt den angestrebten Zustand der Agglomeration Biel/Lyss im Jahr 2040. Ausgehend von den Inhalten des AP3 wurde es an die Vorgaben des Bundes angepasst und auf den erweiterten Perimeter der Agglomeration ausgedehnt. Im Zukunftsbild 2040 des AP4 aktuell nicht mehr enthalten sind:

- Der A5-Westast und das Regiotram (vgl. die Ausführungen auf den vorherigen Seiten).
- Der Vierspurausbau der A6 zwischen Lyss und Biel, der jedoch eine langfristige Option nach 2040 bleibt.
- Verschiedene grössere Siedlungserweiterungen – der Fokus liegt auf der Siedlungsentwicklung nach innen.

Der Porttunnel zur Entlastung von Nidau und Port wird hingegen im Zukunftsbild beibehalten und zunächst einer Zweckmässigkeitsbeurteilung unterzogen. Eine Realisierung bis 2040 erfordert rasch ein neues Ausführungsprojekt und ein neues Genehmigungsverfahren. Das Zukunftsbild 2040 präsentiert sich wie folgt:

Der **Agglomerationskern** ist ein zusammenhängender, dichter Stadtraum mit qualitativ hochwertigen Strassenräumen, Plätzen und Grünräumen. In den Zentrumsgebieten und entlang der Hauptachsen sind Wohnen, Arbeiten und Freizeitnutzungen durchmischt. Der Agglomerationskern nimmt dank konsequenter Siedlungsentwicklung nach innen den grössten Teil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums der Region auf.





Biel ist die **Zentrumsstadt** der Region und bietet ein umfassendes zweisprachiges Versorgungs-, Bildungs-, Kultur- und Sportangebot. Die Innenstädte von Biel und Nidau sind attraktive Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitorde.



Die **Orts- und Quartierzentren** im Agglomerationskern sind als Versorgungszentren und Begegnungsorte gestärkt und ermöglichen kurze Wege.



Nebst dem Agglomerationskern findet das Wachstum bis 2040 in kleinerem Masse in den gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten der **Agglomerationsachsen** statt. Die Siedlungen der Agglomerationsachsen sind sorgfältig verdichtet und städtebaulich aufgewertet. Sie haben teils städtischen, teils dörflichen Charakter.



Lyss ist das **Regionalzentrum** im Seeland und hat sich zu einer kompakten Kleinstadt mit hoher Siedlungs- und Freiraumqualität entwickelt. Mit seinen Zentrumsfunktionen ergänzt und entlastet Lyss den Agglomerationskern.



Die **teilregionalen Zentren** auf den Agglomerationsachsen bieten für die umliegenden Gemeinden Versorgungsangebote und zentrale Einrichtungen (Einkauf, Schule, Gesundheitsversorgung und andere öffentliche Dienste).



Im **ländlichen Raum** sind die dörflichen Strukturen erhalten. Die Siedlungen sind kompakt und voneinander getrennt. Die Dörfer dienen hauptsächlich dem Wohnen, dem lokalen Gewerbe und der Landwirtschaft. Das Wachstum der Bevölkerung ist moderat. Die Entwicklung fokussiert auf die Ortskerne und die Siedlungserneuerung.



In den **Arbeitsschwerpunkten** haben sich Unternehmen und öffentliche Einrichtungen mit regionaler und überregionaler Ausstrahlung angesiedelt.



Der **ÖV** bildet das Rückgrat der Mobilität. Auf den wichtigen Agglomerationsachsen bieten die regionalen Bahn- und Buslinien (letztere sind nicht eingezeichnet) schnelle und zuverlässige Verbindungen in den Agglomerationskern – mindestens im 15-Minuten-Takt, zwischen Biel und Ipsach Herdi häufiger. Das städtische Busnetz erschliesst den Agglomerationskern flächendeckend, auf den Hauptachsen besteht mindestens ein 10-Minuten-Takt. Im ländlichen Raum verbinden die regionalen Buslinien die Dörfer mit den Versorgungszentren und Bahnhaltstellen auf den Agglomerationsachsen. Flexible Lösungen in Randzeiten und für periphere Randgebiete ergänzen das fahrplan- und liniengebundene Angebot. Busspuren und ein intelligentes VM gewährleisten optimierte und stabile Reisezeiten.



Für den **Fuss- und Veloverkehr** bestehen flächendeckend direkte und sichere Routen. Diese verbinden Wohn- und Arbeitsgebiete mit Orts- und Quartierzentren, ÖV-Haltstellen und Naherholungsgebieten. Auf den Agglomerationsachsen führen Vorrangrouten für den Veloverkehr direkt in den Agglomerationskern (violett gestrichelte Linien).



Der **MIV** wird auf die Autobahnen und Hauptverkehrsachsen gelenkt. Die Siedlungsgebiete werden auf möglichst direktem Weg über die Autobahnanschlüsse erreicht, wobei ein stadverträglicher Übergang auf das lokale Strassennetz gewährleistet ist. Das Strassennetz für die Feinerschliessung ist siedlungsverträglich gestaltet. Ein VM gewährleistet einen flüssigen Verkehrsablauf. Bis 2040 steigt der MIV auf dem regionalen und lokalen Strassennetz nicht weiter an und der Anteil des MIV nimmt zu Gunsten von ÖV, Fuss- und Veloverkehr ab.



Das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ist einfach und effizient möglich. An wichtigen Knoten im ÖV-, Velo- und Fusswegnetz befinden sich optimal erreichbare **multimodale Drehscheiben**. Diese sind kundenfreundlich gestaltet und bieten neben attraktiven ÖV-Haltstellen, Veloabstellanlagen und Bikesharing auch weitere Angebote wie Carsharing, Taxi, Lastenveloverleih, Park-and-Ride sowie Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten.

Die Einbettung in eine vielfältige Landschaft zeichnet die Agglomeration Biel/Lyss aus. Die verschiedenen Landschaftsräume sind erhalten und gepflegt. Die **Hügel- und Berglandschaft des Jura** setzt einen starken Kontrast zum städtischen Siedlungsgebiet und ist als Naherholungs-, Natur- und Landwirtschaftsgebiet erhalten.

Ebenfalls charakteristisch für die Agglomeration ist die **Rebbaulandschaft** am nördlichen Bielerseeufer. Sie wird durch eine innovative und nachhaltige Rebwirtschaft gepflegt. Störende Eingriffe durch Bauwerke von Nationalstrasse und Bahn sind saniert.

Das prägende Mosaik aus Wäldern und offenem Kulturland der **Hügellandschaft des Mittellandes** ist erhalten.

Die **siedlungsnahen bewaldeten Hügelzüge** sind wichtige Naherholungsziele und mit Fuss- und Velowegen an die Siedlungsgebiete angebunden.

Die landschaftliche Offenheit und Weite der **Agrarlandschaft in der Aareebene** sind erhalten, die ertragreichen Landwirtschaftsböden sind gesichert und werden nachhaltig bewirtschaftet.

Die **Landschaftskammern** zwischen den Siedlungen sind erhalten. Sie wahren die Identität der Ortsbilder, sichern ökologische Vernetzungsachsen und Wildtierkorridore und dienen der Naherholung.

Die **See- und Flussufer** sind aufgewertet und in ihren ökologischen Funktionen gestärkt. Sie sind für die Naherholung zugänglich und mit Fuss- und Velowegen an die Siedlungsgebiete angebunden.

Entlang der **Gewässer im Stadtraum** besteht ein Netz von Frei- und Grünräumen. Sie dienen zur Erholung, sind wichtige ökologische Vernetzungsachsen und Horte der Biodiversität und wirken positiv auf das Stadtklima.



Handlungsbedarf

Für eine Entwicklung im Sinne des Zukunftsbildes müssen Siedlungen, Freiräume und Mobilität verdichtet werden. Sie müssen effizienter organisiert, besser genutzt und miteinander verknüpft werden. Das ist nötig, um die Lebens- und Umweltqualität zu verbessern, das erwartete Bevölkerungswachstum zu bewältigen und wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen.

Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft



Im Bereich **Siedlung und Landschaft** besteht dabei folgender Handlungsbedarf:

- Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch eine konsequente und qualitätsvolle Verdichtung zu verstärken. Dazu sind noch nicht realisierte Entwicklungsgebiete umzusetzen sowie Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung zu mobilisieren.
- Da das erwartete Wachstum bis 2040 im bestehenden Siedlungsgebiet abgewickelt werden kann, sind Neueinzonungen zurückzustellen.
- Die Arbeitsgebiete Bözingenfeld (Premium-ESP) und Brügghoos sind weiterzuentwickeln und ihre verkehrliche Erschliessung ist zu verbessern.
- Der Siedlungsraum Aegerten – Studen – Worben entlang der S-Bahn zwischen Biel und Lyss hat grosses Potenzial. Es ist zu klären, welche Entwicklung hier langfristig angestrebt wird und welche Mobilitätsangebote dazu erforderlich sind.
- Es sind vielfältig nutzbare Frei- und Grünräume zu schaffen – sowohl für Freizeit- und Erholungszwecke wie auch als Lebensräume von Tieren und Pflanzen. Dazu sind die bestehenden Frei- und Grünräume sowie die See- und Flussumfer zu sichern und aufzuwerten, die Biodiversität und Landschaftsqualität ist zu erhöhen.

Handlungsbedarf Verkehr



Der **Verkehr** ist auf eine siedlungsverträgliche, platzsparende und emissionsarme Mobilität auszurichten:

- Beim **MIV** steht die Umsetzung der verkehrlich flankierenden Massnahmen zum A5-Ostast im Vordergrund. Die Hauptachse Brügghoos – Seevorstadt soll zu einer Stadtstrasse aufgewertet werden. Darüber hinaus sollen auch weitere Strassenräume siedlungsverträglich neugestaltet werden, um das Entlastungspotenzial des Ostasts voll auszuschöpfen. Die Unfallschwerpunkte sind zu sanieren.
- Beim **ÖV** sind die Reisezeiten auf den Ost-West-Verbindungen zu verbessern – durch bessere Umsteigebeziehungen und die Prüfung einer Schnellverbindung vom rechten Bielerseeufer ins Bözingenfeld. Im städtischen Busnetz sind die Kapazitäten durch Taktverdichtungen zu sichern. Behinderungen des Busverkehrs sind zu reduzieren. Die Lärm- und Luftbelastung ist durch die Elektrifizierung der Buslinien zu reduzieren.
- Beim **Fuss- und Veloverkehr** ist die Anbindung der südwestlichen Agglomeration und des Arbeitsschwerpunkts Brügghoos zu verbessern. Netzlücken sind zu schliessen, insbesondere ist die Mittelachse entlang der Schüss zu vervollständigen. Die Zugänge zu den Bahnhöfen und die Querungsmöglichkeiten der Bahnanlagen sind an mehreren Stellen zu verbessern.
- Bei der **kombinierten Mobilität** ist das Bike-and-Ride-Angebot an wichtigen Bahnhaltstellen auszubauen. Das Bikesharing-Angebot ist im Stadtgebiet auszubauen und auf die umliegenden Gemeinden auszudehnen.
- Bei der **nachfrageorientierten Mobilität** sind die Kapazitäten und Verkehrsabläufe durch das VM zu optimieren, die Parkplatzbewirtschaftung ist zu verstärken und das Parkleitsystem in Biel anzupassen.

Teilstrategien

Die Teilstrategien zeigen, wie die Agglomeration Biel/Lyss auf den Handlungsbedarf reagieren will. Sie orientieren sich am langfristigen Zukunftsbild 2040, legen den Fokus aber auf die mittelfristige Umsetzung bis ca. 2030 (A- und B-Horizont des AP4):

Die **Siedlungsentwicklung wird nach innen gelenkt** und auf Neueinzonungen wird weitgehend verzichtet. Es wird folgende Strategie verfolgt:

- Die Siedlungsräume sollen primär im Agglomerationskern und in den Zentrumsorten an den leistungsfähigen Bahnlinien verdichtet werden, wo die Erschliessung mit dem ÖV gut und die Versorgungsqualität bereits hoch ist. Im ländlichen Raum sollen die dörflichen Strukturen erhalten werden.
- Die Orts- und Quartierzentren sollen in ihren Versorgungsfunktionen gestärkt werden und kurze Alltagswege ermöglichen.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen soll die bestehenden Ortsbildqualitäten bewahren und stärken und für die Verbesserung der Siedlungsqualität genutzt werden. Siedlungen, Strassenräume, Plätze und Grünräume sollen eine hohe Nutzungs- und Gestaltungsqualität aufweisen.
- Die Siedlungsentwicklung soll auf eine platzsparende und emissionsarme Mobilität ausgerichtet werden.
- Mit attraktiven und gut erreichbaren Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet und mit der Aufwertung der See- und Flussufer soll die Naherholung und die ökologische Vernetzung gestärkt werden.
- Die stadtnahen Wälder werden nachhaltig bewirtschaftet und als Natur- und Erholungsräume gesichert. Die kulturellen Eigenarten der Landschaftsräume und ihr ökologisches Potenzial werden erhalten und gestärkt.

Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum bringt zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse mit sich. Das bestehende Netz ist aber weitgehend ausgelastet und in den Siedlungen lässt sich der Strassenraum kaum mehr erweitern. Der Mobilitätszuwachs soll deshalb möglichst flächensparend und siedlungsverträglich abgewickelt werden. Das AP Biel/Lyss verfolgt deshalb analog zum AP Bern die **4V-Strategie**:

- Durch die konzentrierte Siedlungsentwicklung an Standorten mit guter Anbindung an den ÖV und guten Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr soll Verkehr **vermieden** werden.
- Ein möglichst grosser Anteil des Verkehrsaufkommens soll auf umweltverträgliche und platzsparende Verkehrsmittel **verlagert** werden. Das bedingt den Ausbau des ÖV, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und der kombinierten Mobilität.
- Grössere Bahnstationen (Biel, Mett, Bözingenfeld, Brügg, Nidau, Lyss) sollen als multimodale Drehscheiben ausgebaut werden und das Bahn- und Busnetz optimal mit dem Fuss- und Veloverkehr (Bike-and-Ride, Bikesharing) und dem MIV (Park-and-Ride, Carsharing) **vernetzen**. Versorgungsangebote für den täglichen Bedarf und eine attraktive Gestaltung unterstützen die Drehscheibenfunktion.
- Schliesslich soll der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet **verträglich gestaltet** werden. Luft- und Lärmbelastung sollen reduziert werden und der Verkehr für alle Teilnehmenden sicher sein.

Die 4V-Strategie konkretisiert sich in folgenden verkehrsmittelspezifischen Strategien:

- Der **MIV** ist innerorts siedlungsverträglich gestaltet, durch Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität und guten Bedingungen für den ÖV sowie den Fuss- und

Teilstrategie Siedlung und Landschaft



Teilstrategie Verkehr

4V-Strategie



Veloverkehr. Der A16-Vollanschluss Biel Nord entlastet die Stadt vom Durchgangsverkehr. Die Verlegung des A6-Anschlusses Studen und der Ausbau zu einem Vollanschluss durch den Bund entlastet langfristig mehrere Ortsdurchfahrten.



- Der **ÖV** wird auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt. Auf den wichtigen Agglomerationsachsen verkehren Bahn und Bus zu den Hauptverkehrszeiten in einem dichten Takt von ca. 15 Minuten, auf den übrigen Agglomerations- und Regionallinien im 30-Minuten-Takt.

Der Agglomerationskern wird von den städtischen Hauptbuslinien mit dichtem Takt bis 10 Minuten erschlossen. Das Busnetz wird durch Netzoptimierungen, Taktverdichtungen und neue Tangential- und Direktverbindungen vom rechten Bielerseeufer in die Arbeitsschwerpunkte Brüggmoos und Bözingenfeld deutlich verbessert. Auf Strassen mit hoher Auslastung wird der ÖV mit baulichen Massnahmen wie Busspuren oder durch das VM priorisiert. In Lyss wird das Ortsbusnetz erweitert und die Anschlüsse auf die Bahn werden verbessert. Mit der Elektrifizierung der Busse werden Lärm- und Luftbelastung sowie der CO₂-Ausstoss reduziert. Zurzeit wird das «ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung» als mittel- bis langfristige ÖV-Strategie für die Agglomeration erarbeitet. Das Konzept liegt voraussichtlich Ende 2021 vor und wird entsprechend in das AP5 einfließen.



- Die «Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland» wurde parallel zum AP4 erarbeitet. Das Potenzial des **Veloverkehrs** soll mit einem differenzierten Routennetz ausgeschöpft werden indem für alle Zielgruppen eine attraktive Veloinfrastruktur geschaffen wird. Dabei wird unterschieden zwischen «überörtlichen Vorrangrouten» mit hohem Ausbaustandard für den Pendlerverkehr, «Direktrouten» für geübte Velofahrende primär entlang von Hauptverkehrsachsen sowie «Komfortrouten» für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, die wo möglich auf separaten Wegen oder über verkehrsberuhigte Strassen geführt werden. Besonders hervorzuheben ist auch die «Mittelachse Biel», eine Veloroute entlang der Schüss als strukturierende West-Ost-Verbindung zwischen Seeufer, Stadtzentrum und dem Premium-ESP Bözingenfeld. Weiter soll die Signalisation der Velorouten verbessert werden, um die Sichtbarkeit des Velonetzes zu erhöhen und die Orientierung zu erleichtern.

Auch die Attraktivität des **Fussverkehrs** soll gesteigert werden. Im Siedlungsgebiet sollen Trennwirkungen von Verkehrsinfrastrukturen reduziert und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Ein engmaschiges Fusswegnetz im urbanen Raum soll möglichst kurze Wege ermöglichen.



- Die **kombinierte Mobilität** wird gefördert. An allen Bahnhaltstellen und an wichtigen Bushaltstellen werden Bike-and-Ride-Plätze zur Verfügung gestellt. Die wichtigsten ÖV-Knoten werden zu multimodalen Drehscheiben ausgebaut. Sie verknüpfen verschiedene Mobilitätsformen und ermöglichen so für jede Strecke die Wahl des effizientesten Verkehrsmittels. Nebst idealen Umsteigebeziehungen bieten sie auch Serviceangebote und Einkaufsmöglichkeiten. Weiter wird das Bikesharing-Angebot in der Stadt Biel ausgebaut und auf den Agglomerationskern ausgedehnt. Schliesslich ermöglichen Park-and-Ride-Angebote die Anbindung von schlecht erschlossenen Gebieten an den ÖV.



- Die Strategie im Bereich der **nachfrageorientierten Mobilität** zielt auf die Einführung eines flächendeckenden VM im Agglomerationskern. Das VM priorisiert den ÖV und optimiert den Verkehrsfluss, insbesondere im Umfeld der Autobahnanschlüsse und auf den Hauptverkehrsachsen. Weiter fördert die Parkplatzbewirtschaftung die Verlagerung auf flächensparende Verkehrsmittel.

Massnahmen

Das AP Biel/Lyss enthält 40 Siedlungsgebiete, die konsequent auf die Siedlungsentwicklung nach innen ausgerichtet sind. Im Folgenden werden zunächst die wichtigsten Massnahmen im Bereich Wohnen im A- und B-Horizont betrachtet.

Das AP4 umfasst sieben **Wohnschwerpunkte**, dabei sind zwei aus kantonaler Sicht von herausragender Bedeutung:

Bezeichnung	Gemeinde	Fläche (ha)	Horizont	Im kantonalen Richtplan:		
				MBA_08	MB C_04	neu
Sägefeld	Biel/Bienne	4.2	A	X		
AGGLOlac	Nidau	9.3	B	X		

Der Wohnschwerpunkt Sägefeld liegt in unmittelbarer Nähe des Premium-ESP Bözingenfeld. Der Wohnschwerpunkt AGGLOlac liegt auf dem ehemaligen Expo-Gelände direkt am See. Zur Entwicklung des Areals bestand eine Planung, die jedoch 2021 von den Stadtparlamenten Biel und Nidau verworfen wurde. Auch wenn das weitere Vorgehen offen ist, bleibt der Wohnschwerpunkt aus Sicht des Kantons prioritär.

Das gemäss Zukunftsbild erwartete Wachstum kann im bestehenden Siedlungsgebiet erfolgen. Das AP4 listet deshalb nur ein **Vorranggebiet** für die **Siedlungserweiterung Wohnen** auf, mit spezifischer Motivation: In Pieterlen soll durch eine Neueinzonung eine Baulücke zwischen Bahnhof und Dorfzentrum geschlossen werden. Ausserdem wird ein Gebiet für die **Siedlungserweiterung Arbeiten** festgelegt – es handelt sich um die Verlegung einer Arbeitszone in Orpund, die teilweise für den Anschluss des A5-Ostasts beansprucht wurde.

Von total 25 **Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten** sind deren drei aus kantonaler Sicht hervorzuheben und im kantonalen Richtplan neu aufzunehmen:

Bezeichnung	Gemeinde	Fläche (ha)	Horizont	Im kantonalen Richtplan:		
				MBA_08	MB C_04	neu
Jakob-Strasse Süd	Biel/Bienne	4.6	vor 2024			X
Gurzelen	Biel/Bienne	5.5	A			X
Bahnhof Mett	Biel/Bienne	2.9	B			X

Die Gebiete Jakob-Strasse Süd und Bahnhof Mett liegen direkt nebeneinander und grenzen – wie auch das Gurzelenareal – unmittelbar an den Premium-ESP Bözingenfeld. Im Gebiet Jakob-Strasse Süd ist eine dichte, städtische Überbauung rund um einen grosszügigen, öffentlich zugänglichen Park geplant. Das Areal im Bereich des früheren Bahnhofs Mett wird nur noch teilweise von den SBB genutzt. Hier soll ein neues Quartier mit gemischter Nutzung und Platz für Kleingewerbe entstehen, das auch nicht mehr benötigte Teile des Bahnareals einbeziehen soll. Das ehemalige Fussballstadion Gurzelen wird mit Überbauungen mit vornehmlich genossenschaftlichen Wohnungen sowie einem neuen öffentlichen Park ersetzt.

Das AP4 umfasst sechs **Arbeitsschwerpunkte**, deren Umsetzung eine Daueraufgabe darstellt. Besonders hervorzuheben sind aus kantonaler Sicht die drei ESP-Standorte Bözingenfeld, Biel Bahnhof und Lyss Bahnhof sowie das Brüggmoos.

Massnahmen Siedlung



◀ Wohnschwerpunkte

Vorranggebiete Siedlungserweiterung

◀ Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete



Premium-ESP Bözingenfeld ▶

Quelle: Google Earth



Der **Premium-ESP Bözingenfeld** liegt im Osten der Stadt Biel und umfasst eine Fläche von knapp 140 Hektaren. Er verfügt über eine direkte Autobahnanbindung und wird als Industriestandort und Sportzentrum genutzt. Die Standortgunst wurde durch die Eröffnung des A5-Ostasts, die Roger-Federer-Allee und zusätzliche Buslinien zur Hauptverkehrszeit nach Brügg und Lengnau-Grenchen nochmals verbessert. Zahlreiche Produktionsbetriebe wurden neu ansässig oder haben ihren Betrieb erweitert. Viele Gebietsentwicklungen sind derzeit am Laufen oder für die nächsten Jahre angekündigt. Die langfristige Weiterentwicklung und Verdichtung des ESP ist aber aufgrund des zunehmend gesättigten Strassennetzes nur mit einer Verlagerung auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr möglich. Ein Mobilitätskonzept zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung ist derzeit in Erarbeitung. Im Rahmen des AP4 wird die Anbindung für den Veloverkehr verbessert – durch die Vervollständigung der Mittelachse vom Seeufer via Stadtzentrum zum Bözingenfeld. Ausserdem werden zwei Parkhäuser beim Bözingenfeld ins Parkleitsystem integriert.

Weitere ESP

Im Weiteren sind folgende ESP-Standorte hervorzuheben:

- **ESP Bahnhof Biel:** Mit dem Entscheid, einen Campus der Berner Fachhochschule sowie einen Swiss Innovation Park zu realisieren, wird sich der ESP in Richtung Bildungsstandort weiterentwickeln. Darüber hinaus ist der ESP abzustimmen auf die Entwicklung des Gebiets zwischen Bahnhof und See, die nach der Aufgabe des Projekts A5-Westast neu ausgerichtet wird. Das AP4 sieht unter anderem Massnahmen zur Aufwertung der Strassenräume und Verbesserung der Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr vor.
- **ESP Bahnhof Lyss:** Der ESP ist weitgehend realisiert, nur einzelne Baufelder sind noch offen. Das AP4 sieht die Neugestaltung des Bahnhofplatzes vor sowie eine zusätzliche Fuss- und Velounterführung im Norden.

Brüggmoos

Nebst den drei genannten ESP-Standorten ist der 45 Hektaren grosse Arbeitsschwerpunkt **Brüggmoos** in Brügg von herausragender kantonaler Bedeutung. Er ist unter anderem als neuer Standort für das Spitalzentrum Biel vorgesehen. Mit Aufgabe des Projekts A5-Westast werden hier zusätzliche Flächen verfügbar.

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)

Die Lenkung von **ViV** auf wenige, geeignete Standorte hat sich bewährt. Für neue Einkaufszentren und Fachmärkte ausserhalb der Zentrumsgebiete besteht kein Bedarf. Neue verkehrsintensive Einrichtungen werden nur noch vereinzelt erwartet. Die bestehenden ViV-Perimeter sind für den Bedarf der Agglomeration ausreichend.

Die **Landschaftsmassnahmen** zielen darauf, die See- und Flussufer und Grünräume der Agglomeration aufzuwerten und zu einem attraktiven und gut zugänglichen Netz von Erholungs- und Naturräumen zu verknüpfen. Für das Seeufergebiet wird ein Konzept erarbeitet, das als Grundlage für Aufwertungsmassnahmen der Gemeinden dient. Erste Priorität hat die Bieler Bucht von Tüscherz bis Ipsach mit dem regionalen Wohnschwerpunkt AGGLOlac. Als neue Massnahme im AP4 ist ausserdem die Erarbeitung eines Freiraumkonzepts vorgesehen. Zwei konkrete, neue Massnahmen in AP4 im Bereich Landschaft sind die Umgestaltung der Reitplatz-Wiese in Lyss zu einem Stadtpark mit vielfältigen Nutzungen und klimaregulierender Begrünung sowie die Schaffung eines Uferparks entlang des Nidau-Büren-Kanals in Brügg im Zusammenhang mit dem neuen Spitalzentrum.

Massnahmen Landschaft



Das AP Biel/Lyss umfasst eine Vielzahl von Verkehrsmassnahmen zur Umsetzung der Teilstrategien. Im Folgenden werden besonders wichtige Vorhaben vorgestellt:

Massnahmen Verkehr



Die AP-Massnahmen im **MIV** fokussieren auf die siedlungsverträgliche Neugestaltung der Strassenräume. Im Agglomerationskern ergänzen sie die verkehrlich flankierenden Massnahmen zum A5-Ostast. In Biel soll der Boulevardcharakter der städtischen Nordachse von der Seevorstadt zum Premium-ESP Bözingenfeld gestärkt werden. Auch die durch den Ostast entlastete städtische Südachse wird siedlungsorientiert umgestaltet, durch Aufwertungen der Madretsch- und Mettstrasse. Weiter wird die Bahnhofstrasse für den Fussverkehr aufgewertet und die Infrastruktur für den Veloverkehr und den ÖV verbessert. Am nördlichen Bielerseeufer wird die Neuenburgerstrasse siedlungsverträglich umgestaltet. Diese bleibt nach Aufgabe des A5-Westasts als oberirdische Strasse bestehen. Weiter hervorzuheben ist auch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Dr. Schneider-Strasse und in der Ortsdurchfahrt in Nidau, in der Bahnhofstrasse von Busswil und im Zentrum von Evilard.

Der Fokus im **ÖV** liegt auf der Optimierung des bestehenden Systems. Besonders hervorzuheben ist die Aufhebung von zwölf Busbuchten im Stadtgebiet zugunsten von Fahrbahnhaltestellen. Dadurch wird der Busverkehr priorisiert – im Gegensatz zu Busbuchten verlieren die Busse bei einem Halt ihren ursprünglichen Platz in der Fahrzeugkolonne nicht und können so den folgenden Knoten schneller passieren. Zusätzlich zur Priorisierung des ÖV soll dieser auch emissionsärmer und damit siedlungsverträglicher gestaltet werden. Geplant ist die Umstellung der Linien 2 und 5 (im A-Horizont) und der Linien 6 und 8 (im B-Horizont) auf batterieelektrischen Antrieb.



Bis Ende 2021 wird die ÖV-Strategie 2035 für die Agglomeration erarbeitet. Sie wird als Grundlage für weitere Massnahmen dienen, die in das AP5 aufgenommen werden sollen. Die Massnahmen im AP4 sind davon unabhängig.

Das AP4 setzt einen Schwerpunkt beim **Fuss- und Veloverkehr**. Mit der koordinierten Planung der Stadt Biel und der Region Seeland wurde 2019 der Ausbau der Veloinfrastruktur in der Region auf eine solide Basis gestellt. Der «regionale Velonetzplan Biel-Seeland» legt ein Routennetz mit drei zielgruppenorientierten Kategorien fest: Vorrang-, Direkt- und Komforttrouten. Mit den Massnahmen im AP4 beginnt die Umsetzung. Die Priorität liegt auf der Schliessung von Netzlücken. In Biel soll die Mittelachse vervollständigt werden. Am nördlichen Bielerseeufer kann mit Inbetriebnahme des Doppelspurtunnels bei Ligerz das nicht mehr benötigte Bahntrasse zu einer durchgehenden Veloverbindung zwischen Ligerz und la Neuveville umgenutzt werden. In der südwestlichen Agglomeration werden neue Verbindungen nach Biel geschaffen. Das heute stark MIV-lastige Gebiet ist aufgrund der Topografie und der kur-



zen Distanzen für die Velonutzung prädestiniert. Geplant ist die Realisierung neuer Direkttrouten: Neue Velostreifen zwischen Mörigen und Gerolfingen, zwischen Ipsach und Sutz sowie ein separater Veloweg zwischen Bellmund und Nidau.

Im Bruggmoos wird die Velonetzlücke bei der Verzweigung der A5 geschlossen und das geplante regionale Spitalzentrum wird mit einem Fuss- und Veloweg an den Bahnhof Brugg angebunden. Weiter sind Verbesserungen der Velosicherheit an Unfallschwerpunkten vorgesehen.



Bei den Massnahmen zur **kombinierten Mobilität** sind die Bahnhöfe Brugg und Nidau hervorzuheben, die zu wichtigen Verkehrsdrehscheiben im Agglomerationskern ausgebaut werden sollen. In Biel soll der Bahnhofplatz aufgewertet werden, nachdem ein früheres Projekt an der Urne gescheitert ist. Der wichtige Bahn- und Busknoten in Lyss soll ebenfalls weiter aufgewertet werden, durch eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes und eine zusätzliche Fuss- und Velounterführung im Norden.



Die Massnahmen der **nachfrageorientierten Mobilität** sehen ein Verkehrsmanagement vor, mit dem die Verkehrsabläufe im Agglomerationskern optimiert werden. Die Umsetzung erfolgt schrittweise in den vier Teilgebieten «Biel Ost», «Westachse Biel – Nidau – Brugg», «Biel Zentrum» und «Ipsach – Nidau – Port». Ausserdem wird das Parkleitsystem in Biel angepasst und um zwei neue Parkhäuser beim Bözingenfeld erweitert. Durch ein Mobilitätsmanagement soll nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert und die Verlagerung auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr unterstützt werden.



Kosten der Verkehrsmassnahmen ►

Die **Kosten der Verkehrsmassnahmen** im A- und B-Horizont sind in folgender Tabelle zusammengefasst:

Kategorie	A-Horizont Mio. CHF	B-Horizont Mio. CHF	Total Mio. CHF	A-Horizont in %	B-Horizont in %	Total in %
Total	143.8	85.3	229.1	100%	100%	100%
MIV	90.8	12.5	103.3	63%	15%	45%
ÖV	13.9	17.4	31.3	10%	20%	14%
LV	21.6	34.5	56.1	15%	40%	24%
KM	2.5	15.0	17.5	2%	18%	8%
NM	15.0	5.9	20.9	10%	7%	9%

Im Total ergeben sich Kosten von rund 230 Mio. CHF, davon rund drei Fünftel im A-Horizont und zwei Fünftel im B-Horizont. Dies entspricht im A-Horizont Investitionen von 940 CHF pro Kopf der Präsenzbevölkerung (Einwohnende plus mit 50 Prozent gewichtete Anzahl Beschäftigte) und damit dem höchsten Wert der Berner AP. Der höchste Anteil der Kosten entfällt im A-Horizont auf den MIV und im B-Horizont auf den Fuss- und Veloverkehr (LV).

AP4 Thun

Thun mit seinen rund 44'000 Einwohnenden ist die Kernstadt einer Agglomeration mit gegen 100'000 Einwohnenden in total 10 Gemeinden. Das Gebiet der Stadt Thun und der an angrenzenden Gemeinden Heimberg, Steffisburg, Hilterfingen und Oberhofen ist zu einem weitgehend zusammenhängenden Siedlungskörper zusammengewachsen. Weitere Gemeinden wie Spiez, Seftigen und Uttigen sind durch Grünräume davon getrennt und weisen eigene kompakte Siedlungspole auf.



▲ Die Agglomeration Thun mit Bypass Thun im Vordergrund. Quelle: Peter Burri, vistadoc.

Kernelement der vorangehenden AP Thun ist der inzwischen realisierte **Bypass Thun Nord mit seinen flankierenden Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen**, die ebenfalls zu einem grossen Teil umgesetzt sind oder sich noch in Realisierung befinden. Das AP4 baut darauf auf und entwickelt die aufeinander abgestimmte Planung von Verkehr und Siedlung weiter.

Das AP4 legt nun den Schwerpunkt auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums soll zu grossen Teilen durch die **Nutzungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet** abgedeckt werden. Mit dem **Premium-ESP Thun Nord** und dem **ESP Bahnhof Thun** stehen zwei hervorragend erschlossene Standorte für das zukünftige Arbeitsplatzwachstum zur Verfügung.

Die Agglomeration Thun verfügt über eine intakte Landschaft. Vorrangiges Ziel ist es, die Landschaft als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu schützen. Innerhalb dieses Rahmens dient sie auch der Bevölkerung als wunderbarer Naherholungsraum.

Bypass Thun und flankierende Massnahmen

Siedlung nach innen entwickeln

Landschaft schützen und nutzen

Verkehrswachstum auf ÖV und Velo lenken

Das AP Thun verfolgt das Ziel, den überdurchschnittlichen Anteil des MIV am Gesamtverkehr zu reduzieren. Das Angebot im ÖV und für den Veloverkehr soll verbessert werden. Dazu wird eine auf mehreren Pfeilern basierende Strategie verfolgt: Der Strassenraum soll mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgewertet werden. Der Bahnhof Thun und die neue S-Bahn-Haltestelle Thun Nord sollen zu multimodalen Verkehrsdrehscheiben ausgebaut werden. Im Velonetz sollen Lücken geschlossen und Schwachstellen behoben werden.

Perimeter

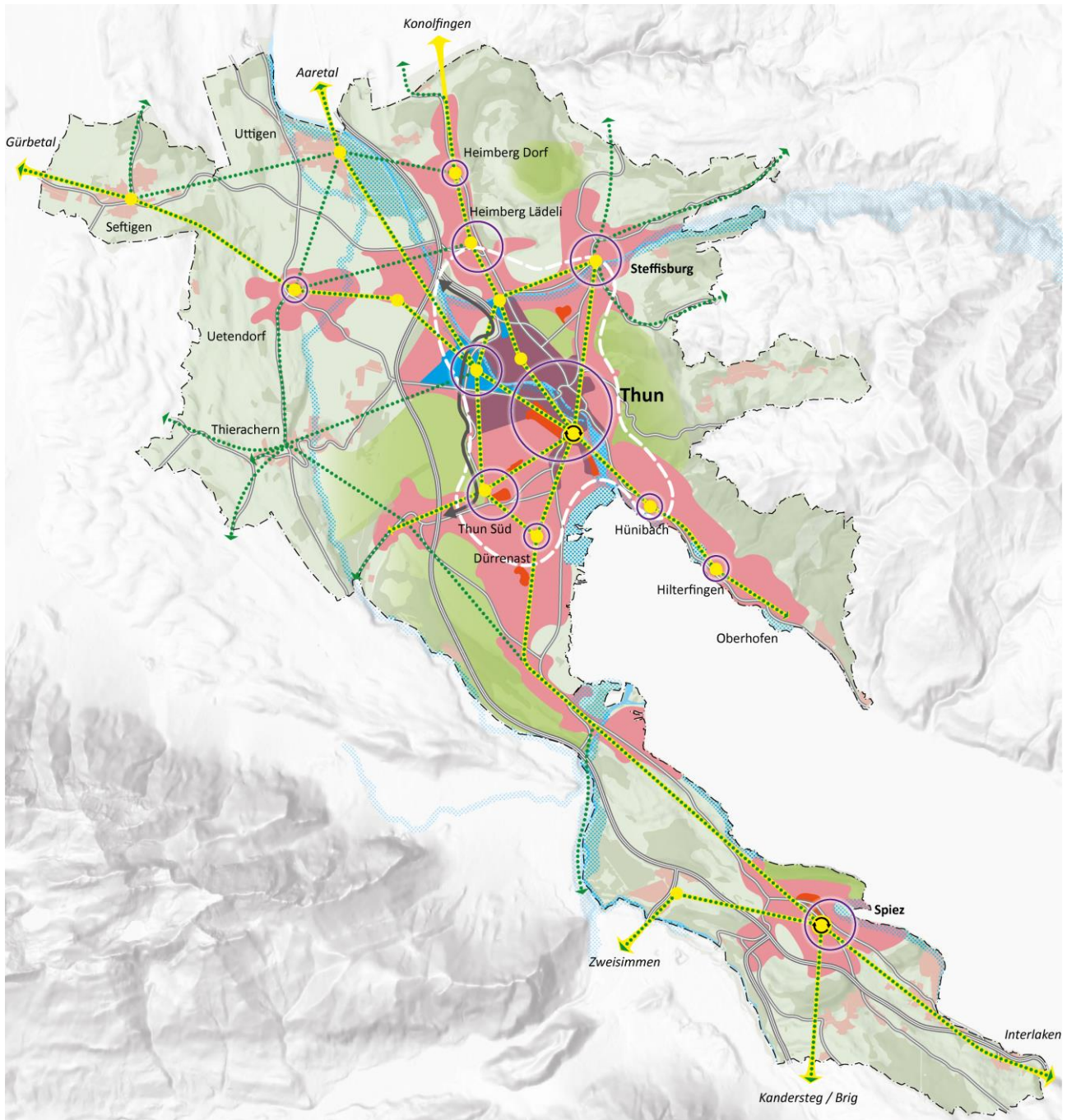


▲ Perimeter des AP Thun

Der Perimeter des AP Thun umfasst zehn Gemeinden mit der Stadt Thun als Kernstadt und den drei Gemeinden Heimberg, Spiez und Steffisburg als urbane Kerngemeinden. Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Uetendorf und Uttigen sind dem Agglomerationsgürtel zuzuordnen und Thierachern dem zentrumsnahen ländlichen Gebiet. Uttigen (2) ist eigentlich Teil des BeSA-Perimeters der Agglomeration Bern, wird aber in Absprache mit dem ARE im AP Thun integriert.

Seit dem 1. Januar 2020 gehört die ehemalige Gemeinde Schwendibach zu Steffisburg. Da während der Erarbeitung des AP Thun noch keine vollständigen Daten der neufusionierten Gemeinde vorlagen, ist in den Karten und Darstellungen des AP Thun Schwendibach noch nicht integriert worden. Das AP Thun enthält zudem keine Massnahmen oder sonst wesentliche Inhalte für das Gebiet von Schwendibach. Entsprechend wird auch im vorliegenden Synthesebericht die Agglomeration Thun kartographisch noch ohne Schwendibach dargestellt. Im Kapitel «Kantonale Perspektiven» ist Schwendibach in den Daten zu Bevölkerung und Arbeitsplätzen der Agglomeration Thun aber schon mitberücksichtigt worden.

Zukunftsbild und Ziele



Für das AP4 Thun wurde das Zukunftsbild grundlegend überarbeitet und neu auf den Horizont 2040 ausgelegt. Es bildet die Grundlage für die Ableitung von aktualisierten Teilstrategien und Massnahmen aufgrund des festgestellten Handlungsbedarfs.

Die **Stadt Thun** ist als kantonales Zentrum hauptverantwortlich für die Versorgung der Region mit Dienstleistungen. Die Innenstadt als Regionszentrum wird durch die umliegenden **Stadtteil- und Ortszentren** sowie durch weitere **Klein- bzw. Versorgungszentren**, wie beispielsweise in Thun-Dürrenast, ergänzt und entlastet. Der ESP Thun Nord ist das wirtschaftliche Zentrum der Agglomeration.





Die **Siedlungsräume rund um die Thuner Innenstadt und den Hauptbahnhof** sowie **entlang** den bedeutenden **Einfallsachsen** Frutigen-, Bern- und Allmendstrasse sind städtisch geprägt und zeichnen sich durch eine hohe Nutzungsdichte und -durchmischung aus.



Auf dem **weiteren Siedlungsgebiet der Stadt Thun sowie demjenigen der umliegenden Gemeinden** Steffisburg, Heimberg, Uetendorf, Spiez und der **Gemeinden am rechten Seeufer** dominieren Mischnutzungen entlang den Hauptverkehrsachsen. Dahinter liegen gut erschlossene, weitgehend verkehrsberuhigte Wohnquartiere mit einer mehrheitlich hohen bis mittleren Dichte.



Das **restliche Siedlungsgebiet** (Seftigen, Uttigen und Thierachern) ist ländlich geprägt und weist stark durchgrünte Siedlungsstrukturen von mittlerer bis niedriger Dichte auf. Die verkehrsberuhigten Ortsdurchfahrten sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität in den Ortskernen und den Erhalt des bestehenden lokalen Gewerbes.



Die **prioritären Entwicklungsgebiete** enthalten Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete, Wohn- und Arbeitsschwerpunkte in bestehenden Bauzonen und Siedlungserweiterungen. Sie liegen zentral, sind sehr gut erschlossen (insbesondere mit dem ÖV) und weisen eine hohe Dichte sowie Bau- und Aussenraumqualität auf. Die prioritären Entwicklungsgebiete für die **Wohn- und Mischnutzung** nehmen den Grossteil des Bevölkerungswachstums auf. Sie bieten aber auch Platz für publikumsorientierte Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen. Damit tragen sie zur besseren Nutzungsdurchmischung im Sinne der «Region der kurzen Wege» bei. Sie umfassen unter anderem Teile des kantonalen ESP «Thun Bahnhof», die Zentrumsentwicklung Spiez, aber auch reine Wohngebiete wie das «Siegenthalergut» in Thun. Die prioritären Entwicklungsgebiete **Arbeiten** sind Zonen mit überwiegender Arbeitsnutzung. Sie bieten Raum für die Ansiedlung und Erweiterung von Industrie- und Gewerbebetrieben, die aufgrund ihrer Emissionen im restlichen Siedlungsgebiet nicht zonenkonform sind. Zu ihnen gehören die ESP «Thun Nord» und «Bahnhof Steffisburg».

Das wertvollste Potenzial der Region und Agglomeration Thun ist die **intakte Landschaft**. Sie dient als Wohn- und Erholungsraum für die Bevölkerung, Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie der landwirtschaftlichen Produktion.



Dazu gehören die **gewässerorientierten Erholungsräume** an den See- und Flussufern, die bei Erholungssuchenden sehr beliebt sind. Sie sind aber gleichzeitig Lebensraum für viele Tiere und Pflanzen und haben wichtige ökologische Vernetzungsfunktionen. Die Schutzinteressen haben höchste Priorität.



Dies betrifft aber auch weitere **Erholungsgebiete** von regionaler Bedeutung wie die weiträumigen Moränenlandschaft, die sich von Spiez über Strättligen bis nach Seftigen zieht und die siedlungsnahen Grünräume im Westen von Thun, die Hänge des rechten Seeufers oder die Landschaften rund um Goldiwil und im Raum Glockenthal.



Die weiteren **Natur- und Landschaftsräume** sowie der Wald werden weitgehend in ihrer bisherigen Funktion erhalten und gestärkt



Das **Bahnnetz** der Agglomeration Thun verfügt im nördlichen Teil über drei Regionalverkehrskorridore mit hoher Bedeutung für die Siedlungsentwicklung: Richtung Aaretal (Uttigen), Gürbetal (Uetendorf, Seftigen) sowie Richtung Konolfingen (Steffisburg, Heimberg). Überlagert dazu verbindet ein attraktives Fernverkehrsangebot Thun mit Bern Richtung Norden und Spiez - Brig/Interlaken Richtung Süden. Wo die Bahn die

Flächen nicht ausreichend erschliesst, übernehmen regionale **Busachsen**. Sie verfügen wie die Bahn im Minimum über einen durchgehenden 30-Minuten-Takt mit zum Teil nachfragegerechten Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten.

Der **Bahnhof Thun** ist die zentrale ÖV-Drehscheibe der Agglomeration mit Überlagerung von Fern-, Regional- und Ortsverkehr und gleichzeitig ein Entwicklungsschwerpunkt. Auch dem **Bahnhof Spiez** kommt eine wichtige Drehscheiben-Funktion zu. Die neue **S-Bahn-Haltestelle Thun Nord** stellt die direkte Erschliessung des ESP Thun Nord aus dem Aaretal und dem Gürbetal sicher und wird mit neuen und bestehenden Buslinien verknüpft.

Neben dem **Autobahnnetz** und deren Anschlussknoten hat das «**Basisnetz**» Durchleitungsfunktion für regionale Verkehrsbeziehungen. Das «Basisnetz» umfasst dabei das grau dargestellte Strassennetz. Kernelement ist die Tangente via Bypass Thun-Nord. Die grossräumigen Verkehrsbeziehungen sollen siedlungsverträglich auf die Autobahnanschlüsse gelenkt werden. Zukünftige Kapazitätsausbauten beschränken sich auf punktuelle Interventionen an überlasteten Knoten und Verkehrsberuhigung in Quartieren und Ortskernen. Mit der Steuerung und Dosierung des Strassenverkehrs, den Angebotsausbauten im ÖV und Veloverkehr sowie ergänzenden Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement kann ein Trendbruch bei den anhaltend wachsenden MIV-Anteilen der Agglomeration Thun erzielt werden.

Das regionale **Veloalltagsnetz** ist sicher, lückenlos und mit ausreichend Abstellanlagen (Bike-and-Ride) an allen Bahnhaltstellen ausgestattet. Es erschliesst alle regional wichtigen Ziele, die ein entsprechendes Potenzial an Velofahrenden aufweisen (ESP, Einkaufszentren, regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Bahnhöfe). Auf den nachfragestärksten Beziehungen wird das Alltagsnetz überlagert durch kantonale Vorrangrouten.



Handlungsbedarf

Die AP der 1. bis 3. Generation verfolgten das Ziel, die Siedlungsentwicklung an Standorte mit guter ÖV-Erschliessung zu lenken. Das AP4 legt nun den Schwerpunkt auf die Intensivierung der Siedlungsentwicklung nach innen. Das erwartete Bevölkerung- und Beschäftigtenwachstum soll zu grossen Teilen durch die Nutzungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet abgedeckt werden.

Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft



Handlungsbedarf bei **Siedlung und Landschaft** besteht in folgender Hinsicht:

- Siedlungsentwicklung nach innen priorisieren: Das Wachstum soll sich auf Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte konzentrieren. Gleichzeitig gilt es, die Anzahl von Gebieten zur Siedlungserweiterung zu reduzieren (z. B. Lüssli Thun, Schlüsselmatte Spiez).
- Verkehrs- und Siedlungsentwicklung überkommunal abstimmen.
- Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistung weiterentwickeln. Diese bieten zusammen mit den Arbeitsschwerpunkten ein grosses Potenzial, das es zu nutzen gilt.
- Siedlungs- und Freiraumqualität erhöhen und Nutzungskonflikte an Siedlungsändern klären. Neue Konflikte sollen durch intelligente Planungen und durch Schutzmassnahmen verhindert werden.
- Die Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Landwirtschaft aufeinander abstimmen und die Nutzungen an den Seeufern koordinieren.

Handlungsbedarf Verkehr



Im Bereich **Verkehr** besteht folgender Handlungsbedarf:

- Vor dem Hintergrund des überdurchschnittlich hohen MIV-Anteils sind im **Strassenverkehr** weitergehende lenkende Massnahmen im Innenstadtbereich und auf dessen Zufahrtsachsen zu prüfen. Einzelne städtische Strassenachsen und Ortskerne sollen attraktiver gestaltet werden und neue Unfallschwerpunkte müssen saniert werden.
- Im **ÖV** besteht ein grosser Handlungsbedarf beim Bahnhof Thun: Die schon jetzt knappen Platzverhältnisse und die geplante Siedlungsentwicklung im ESP verlangen nach einem Ausbau dieser Verkehrsdrehscheibe. Auch die neue S-Bahn-Haltestelle Thun Nord ist bestmöglich in das MIV-, Bus-, Fuss- und Velowegenetz einzubinden. Das Busangebot ist gezielt auszubauen.
- Im **Veloverkehr** sind Netzlücken und Schwachstellen möglichst umfassend zu beheben. Das betrifft neben der Stadt Thun auch das regionale Alltagsnetz und die kantonalen Vorrangrouten in den übrigen Agglomerationsgemeinden, wie insbesondere fehlende Tangentialverbindungen. Auch beim **Fussverkehr** sind mehrere Netzlücken zu schliessen und Unfallschwerpunkte zu sanieren.
- Bei der **kombinierten Mobilität** besteht vor allem ein Bedarf an zusätzlichen Veloabstellflächen, namentlich beim Bahnhof Thun. Ein gewisses Potenzial könnten auch neue Park-and-Ride-Angebote an Endpunkten starker Buslinien aufweisen.
- Bei der **nachfrageorientierten Mobilität** sind neben weitergehenden Verkehrsmanagement-Massnahmen eine konsequentere Parkraumbewirtschaftung zu prüfen. Gemäss der neu erarbeiteten «Mobilitätsstrategie 2050» sollen auch verhaltensorientierte Massnahmen einen deutlich grösseren Stellenwert erhalten.

Teilstrategien

Die Teilstrategien zeigen, wie die Agglomeration Thun auf den Handlungsbedarf reagieren will. Sie orientieren sich am langfristigen Zukunftsbild 2040, legen den Fokus aber auf die mittelfristige Umsetzung bis ca. 2030 (A- und B-Horizont des AP4):

Die **Siedlungsentwicklung soll nach innen gelenkt** und auf Neueinzonungen soll weitgehend verzichtet werden. Es wird folgende Teilstrategie verfolgt:

- Die im Zukunftsbild festgelegten Zentren sollen gestärkt und weiterentwickelt werden.
- Die Entwicklung der Siedlungsräume nach innen soll standortabhängig in differenzierter Form erfolgen. Wichtige einzubeziehende Kriterien sind die Zentralität, die städtebaulichen Strukturen und die Qualität der ÖV-Erschliessung der Gebiete.
- Mit Siedlungsbegrenzungslinien werden wertvolle Landschafts- und Erholungsräume geschützt.
- In Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan und dem Zukunftsbild wird ein besonderes Augenmerk auf prioritäre Siedlungsentwicklungsgebiete gelegt. Auf die Ausscheidung neuer Standorte für verkehrsintensive Vorhaben wird dagegen verzichtet.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen soll mit der Schaffung qualitativ hochstehender Grün- und Freiräume einhergehen. Schützenswerte und identitätsstiftende Ortsbilder werden gepflegt und sorgfältig weiterentwickelt.

Das AP4 Thun enthält neu eine Teilstrategie **Landschaft**. Damit wird der vielfältigen und besonders schönen Landschaft sowie den intakten Naturräumen Rechnung getragen. Die wichtigsten strategischen Ziele sind:

- Die Natur- und Landschaftsräume sichern und aufwerten: Hierzu werden sensible Natur- und Landschaftsräume geschützt. Neben den Schutzgebieten von Bund und Kanton werden auch regionale Landschaftsschutzgebiete als Vorranggebiete Natur und Landschaft aufgenommen.
- Den Erholungswert der Landschaft steigern: Die attraktiven Naherholungsgebiete der Agglomeration Thun sollen der Bevölkerung zugänglich gemacht werden, ohne deren ökologischen Werte zu schmälern.

Die Teilstrategie **Verkehr** baut – ausgehend von Zukunftsbild und Handlungsbedarf – auf der Mobilitätsstrategie 2050 der Agglomeration Thun auf und setzt folgende Schwerpunkte:

- Im **MIV** werden Kapazitätsausbauten im Strassennetz auf punktuelle Eingriffe an überlasteten Knoten beschränkt. Die mit dem Bypass Thun-Nord bereits umgesetzten flankierenden Massnahmen sollen weiterentwickelt werden. Hierzu wird der Verkehr auf das Basisnetz gelenkt, die Innenstadt vom Transitverkehr ferngehalten und der ÖV auf den Einfallssachsen priorisiert werden.
- Im **ÖV** soll der ESP Thun Nord bestmöglich erschlossen werden. Dazu wird die S-Bahn-Haltestelle Thun Nord realisiert und optimal an das Busnetz (mit neuer Bustangente und erweiterter Linie 4) und an den Fuss- und Veloverkehr angebunden. Beim Bahnhof Thun sollen die Umsteigebeziehungen entflochten werden. Das Busangebot wird mit Taktverdichtungen und Verstärkerkursen gezielt ausgebaut und für den Ortsbus Spiez sollen Netz und Fahrplan systematisiert werden.

Teilstrategie Siedlung



Teilstrategie Landschaft



Teilstrategie Verkehr





- Der Anteil des **Veloverkehrs** soll deutlich erhöht werden. Die guten topografischen und räumlichen Voraussetzungen sollen für einen gezielten Ausbau des regionalen Velonetzes und der kantonalen Vorrangrouten genutzt werden. Ebenso sind die Unfallschwerpunkte zu sanieren. Im **Fussverkehr** sollen Netzlücken geschlossen und Aufwertungen vorgenommen werden, beispielsweise entlang der Seeuferwege. In Agglomerationsgemeinden sollen wohnorientierte Quartiere verkehrsberuhigt werden und in der Stadt Thun sollen publikumsintensive Räume für den Fussverkehr aufgewertet werden.



- Bei der **kombinierten Mobilität** ist das Angebot an Veloabstellflächen – besonders an den ÖV-Haltestellen – zu erhöhen. Zu prüfen ist der Ausbau des Park-and-Ride-Angebots an den regional bedeutenden Bahnhöfen in Uttigen, Seftigen und Spiez. Und auch an den Endhaltestellen nachfragestarker Buslinien sollen das Potenzial und mögliche Standorte für ein neues Park-and-Ride-Angebot geprüft werden.



- Bei den **nachfrageorientierten Massnahmen** setzt das AP Thun vermehrt auf Steuerung, Lenkung und Sensibilisierung. Hierzu wurde ein regionales Mobilitätsmanagement-Konzept erarbeitet. Projekte mit hoher Priorität betreffen das Innovationsmanagement (Beratung, Co-Working-Spaces, etc.), neue Mobilitätsplattformen (Information, Lenkung) und einen Aktionsplan Freizeitverkehr. Schliesslich soll auch das Parkraummanagement in der Stadt Thun schrittweise ausgebaut werden.

Massnahmen

Der Schwerpunkt der Siedlungsmassnahmen liegt bei den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten. Die Zahl der Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung wurde hingegen reduziert und die verbleibenden Vorranggebiete strikt priorisiert.

Die übergeordneten Massnahmen zur überkommunalen Koordination der Siedlungsentwicklung werden verstärkt. Das betrifft den innerregionalen Ausgleich von Siedlungsflächen für das Wohnen und das Arbeiten und die Kompensation von FFF.

Das AP4 enthält 19 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete und je fünf regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte. Neun Massnahmen betreffen Vorranggebiete Siedlungserweiterungen Wohnen, deren drei Siedlungserweiterungen Arbeiten und fünf Massnahmen die verkehrsintensiven Vorhaben als Daueraufgabe. Im Folgenden werden die aus kantonaler Sicht besonders wichtigen Massnahmen in den Bereichen **Wohnen** und **Arbeiten** im A- und B-Horizont aufgeführt.

Neueinzonungen kommen nur in Ausnahmefällen und nur für sehr gut gelegene Gebiete in Frage. Entsprechend gibt es mit dem Siegenthalergut in Thun nur ein Vorranggebiete mit kantonaler Ausstrahlung. Das Siegenthalergut ist im kantonalen Richtplan verankert, die Planung ist fortgeschritten (Projektwettbewerbe ab 2022), so dass mit einer (etappierten) Umsetzung ab 2024/25 gerechnet wird.

Bezeichnung	Gemeinde	Fläche (ha)	Horizont	Im kantonalen Richtplan:		
				MB A_08	MB C_04	neu
Siegenthalergut	Thun	5.2	A	X		

Massnahmen Siedlung



◀ Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen

Die wichtigsten Massnahmen betreffen **Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete**. Den vier folgenden Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten kommt eine besonders grosse Bedeutung zu:

Bezeichnung	Gemeinde	Fläche (ha)	Horizont	Im kantonalen Richtplan:		
				MB A_08	MB C_04	neu
ESP Thun Nord	Thun	60	A		X	
Bahnhof West / Güterbahnhof	Thun	15	A	X		
Rosenau-Scherzligen	Thun	8.2	B	X		
Gesamtentwicklung Bahnhof	Heimberg	6.5	B			X

◀ Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete



◀ Premium-ESP Thun Nord

Quelle: Google Earth

Der **Premium-ESP Thun Nord** ist für die Entwicklung der Agglomeration Thun von grosser Bedeutung. Durch die zivile Umnutzung des rund 60 Hektar grossen Militär- und Rüstungsareals sollen nebst den 2'300 bestehenden Arbeitsplätzen bis zu 6'000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Das Areal bietet auch Platz für 200 Einwohnerinnen und Einwohner. Der ESP Thun Nord trägt damit wesentlich zur Zielsetzung der

Geplante Erschliessung des Premium ESP Thun Nord ►



Agglomeration bei, Arbeitsplätze an zentralen und gut erschlossenen Standorten innerhalb der Agglomeration anzusiedeln. Der ESP Thun Nord ist mit dem Bypass Thun Nord, der neuen S-Bahn-Haltestelle Thun Nord und der geplanten Bustangentiale von Steffisburg in den Südwesten von Thun Süd hervorragend erschlossen. Dies wird dem ESP Thun Nord Wachstumsimpulse verleihen. Der ESP Thun Nord wird so auch zu einem der wichtigsten kantonalen Arbeitsstandorte. Er wird dazu beitragen, die einseitigen Pendlerströme Richtung Kernagglomeration Bern abzubauen.

ESP Bahnhof Thun

Nebst dem Premium-ESP Thun Nord ist der **ESP Bahnhof Thun** besonders hervorzuheben. Die zentrale und attraktive Lage in der Stadt und die ausgezeichnete ÖV-Erschliessung machen den Perimeter des ESP zu einem Schlüsselgebiet der Thuner Stadtentwicklung. Für das Gebiet wird langfristig eine qualitativ hochwertige sowie urbane bauliche Entwicklung angestrebt. Um das Potenzial des Bahnhofgebiets zu nutzen, wurde in der «Plattform ESP Bahnhof Thun» die zukünftige städtebauliche und verkehrliche Entwicklung des Gebiets in Form eines Entwicklungsleitplans konkretisiert. Davon ausgehend wurden Teilprojekte definiert, die nun vertieft bearbeitet werden sollen.

Verkehr-intensive Vorhaben

Auf die Ausscheidung neuer **Viv-Standorte** wird verzichtet. Zu den fünf bestehenden Standorten wird je ein Massnahmenblatt geführt mit Angabe der Anzahl Fahrten im DTV.

Massnahmen Landschaft



Im Bereich **Landschaft** werden in zwei übergeordneten Massnahmen die Seeufergebiete und die Flussufer als Daueraufgabe behandelt. Ziel ist es, die Thunerseeufer entsprechend der im Landschaftsrichtplan festgelegten prioritären Nutzungen (Erholung, Natur oder Kultur) zu gestalten und in ein Gesamtprojekt „Naherholung am Wasser“ einzubinden. Die Flussufer ihrerseits sollen (soweit sie dafür geeignet sind) durchgehend zugänglich gemacht und qualitativ und ökologisch aufgewertet werden. Eine eigene Massnahme behandelt das Geotop «Faulenseemoos», welches auf Kantons- oder Bundesstufe unter übergeordneten Schutz gestellt werden soll.

Massnahmen Verkehr

Im Unterschied zum AP3 liegen für das AP4 neue konzeptionelle Planungsgrundlagen vor, weshalb im direkten Vergleich zum AP3 auch mehr verkehrliche Massnahmen geplant sind. Die neuen Grundlagen betreffen insbesondere das Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun, die Umsetzung der neuen S-Bahn-Haltestelle Thun Nord, was Planungssicherheit für die damit zusammenhängenden Massnahmen schafft, sowie die

Mobilitätsstrategie 2050, die neue strategische Stossrichtungen in den nicht-infrastrukturellen Handlungsfeldern (Mobilitätsmanagement) vorgibt.

Im AP Thun werden viele Verkehrsmassnahmen in Form von Massnahmenpaketen eingereicht, da die meisten Teilmassnahmen Kosten unter 5 Mio. CHF aufweisen. Daneben sind aber auch einige Einzelmassnahmen mit Kosten über 5 Mio. CHF von grosser Bedeutung.

Im **MIV** sind Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) von höchster Priorität. Das betrifft mehrere BGK in der Stadt Thun. Damit sollen die Strassenräume aufgewertet werden. Entsprechend dem Handlungsbedarf und den Siedlungsentwicklungen wird im A-Horizont mit den BGK Innenstadt (ergänzend zu bereits realisierten Verkehrsberuhigungsmassnahmen) und Siegenthalergut - Weststrasse begonnen, gefolgt im B-Horizont vom BGK Dürrenastquartier (inkl. Neubaugebiete). Dabei werden eine Vielzahl von Massnahmen geprüft: Das Geschwindigkeitsregime, die Vortrittsregelungen, die Übergänge zwischen Basis- und Quartiernetz, Verkehrslenkungsmassnahmen aber auch die Festlegung bedeutender öffentlicher Räume und die Gestaltung des Strassenraums inkl. der Option von Fahrradstrassen. In den Agglomerationsgemeinden kommt dem BGK Uetendorf die höchste Priorität zu (A-Horizont). Ein weiteres Massnahmenpaket umfasst die Teilmassnahmen zur Sanierung von Unfallschwerpunkten auf Kantons- und städtischen Gemeindestrassen gemäss kantonalem Black Spot Management.



Im **ÖV** kommt dem Ausbau des Bahnhofs Thun zur multimodalen Verkehrsdrehscheibe und der neuen S-Bahn-Haltestelle Thun Nord die höchste Priorität zu. Der Ausbau des Bahnhofs Thun betrifft mehrere Teilmassnahmen, die im B-Horizont realisiert werden sollen. Dazu gehören die Bushoferweiterung Süd mit der Velostation Süd und dem Ausbau der PU Mitte sowie die Bushoferweiterung Seestrasse (inkl. Velostation).



Das zweite grosse ÖV-Paket betrifft die im STEP Ausbauschnitt 2035 beschlossene neue S-Bahn-Haltestelle Thun-Nord, die sowohl vom Aaretal als auch vom Gürbetal angefahren werden soll. Für den ESP Thun Nord ist diese neue Haltestelle von vitaler Bedeutung. Hierzu sind verschiedene Planungen zum ESP Thun Nord und zur Haltestelle Thun-Nord im Gang. Das zugehörige Massnahmenpaket «Gestaltung Haltestellenumfeld und Vernetzung Bahn-Bus» kommt in den B-Horizont zu liegen und umfasst die Gestaltung des Umfelds sowie die Vernetzung mit dem Bus-, Velo- und Fussverkehrsnetz.

Im Bahnhof Spiez sollen mit dem Ausbau der Personenüberführung Ost bestehende Defizite behoben und die Kapazitäten den wachsenden Personenfrequenzen angepasst werden.

Als Eigenleistung sind die im Angebotsbeschluss 2022-25 vorgesehenen Verbesserungen hervorzuheben. Dies betrifft insbesondere den Versuchsbetrieb für die neue tangentielle Buslinie zwischen Thun-West via Thun-Nord bis Steffisburg und Taktverdichtungen auf den Linien 21 (rechtes Thunerseeufer) und 6 (Westquartier).

Im **Veloverkehr** sollen Netzlücken geschlossen und Schwachstellen im Velonetz behoben werden. Die Massnahmen sind dabei als Gesamtpakete (Pauschalen Langsamverkehr) je für den A- und B-Horizont aufgeführt.



Im A-Horizont kommt der nördlichen Tangentialen Heimberg-Uetendorf mit der Velohauptroute Gurnigelstrasse - Autobahnknoten inkl. Aarebrücke die höchste Priorität zu. Die radiale Veloachse zwischen Uetendorf und Thun via Uttigenstrasse soll aufgewertet werden. Zwischen Heimberg und Uttigen soll eine direkte Verbindung realisiert werden. Im B-Horizont zusätzlich von prioritärer Bedeutung sind die Realisierung der Velohaupttrouten Thunstrasse (Steffisburg) und Faulensee - Spiez.

In der Stadt sind auf Basis der regionalen Velonetzplanung verteilt auf den A- und B-Horizont umfangreiche Massnahmen mit neuen oder verbreiterten Velostreifen und verbesserter Knotendurchgängigkeit vorgesehen.

Im **Fussverkehr** sind in der Stadt Thun eine Vielzahl von Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken und Behebung von Schwachstellen geplant, die in Form von Massnahmenpaketen für den A- und B-Horizont umgesetzt werden sollen. Mit Blick auf das AP5 sollen verschiedene Teilmassnahmen weiter konkretisiert und priorisiert werden. Am Thunersee soll im A-Horizont eine bestehende Lücke des Uferwegs zwischen Einigen und Spiez geschlossen werden.



Bei den Massnahmen zur **nachfrageorientierten Mobilität** setzt das AP Thun auf ein umfassendes Massnahmenpaket in Form von Eigenleistungen. Diese betreffen Aktionen und Veranstaltungen, Mobilitätskurse und Beratung, Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen, ein regionales Veloverleihsystem sowie die Förderung flexibler Arbeitsformen und von Co-Working Spaces. Für die Umsetzung dieser Massnahmen soll bis 2022 eine ständige Organisationsform gebildet werden.



Kosten der Verkehrsmassnahmen ►

Die untenstehende Tabelle zeigt die **Kosten der Verkehrsmassnahmen** im A- und B-Horizont differenziert nach den verschiedenen Massnahmenkategorien:

Kategorie	A-Horizont Mio. CHF	B-Horizont Mio. CHF	Total Mio. CHF	A-Horizont in %	B-Horizont in %	Total in %
Total	49.7	95.4	145.1	100%	100%	100%
MIV	32.4	17.3	49.7	65%	18%	34%
ÖV	-	-	-	0%	0%	0%
LV	17.3	28.1	45.4	35%	29%	31%
KM	-	50.0	50.0	0%	52%	34%
NM	-	-	-	0%	0%	0%

Es ergeben sich Kosten von insgesamt 50 Mio. CHF im A-Horizont und 95 Mio. CHF im B-Horizont. Im A-Horizont entspricht dies Kosten von CHF 405 pro Kopf der Präsenzbevölkerung (Einwohnenden plus mit 50 Prozent gewichtete Anzahl Beschäftigte). Im A-Horizont dominieren die Kosten für Massnahmen im MIV mit rund 32 Mio. CHF gefolgt von den Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr von 17 Mio. CHF.

AP4 Burgdorf

Burgdorf bildet mit heute rund 16'000 Einwohnenden die Kernstadt einer Agglomeration von rund 30'000 Einwohnenden. Die Agglomeration erstreckt sich gegen Norden und Westen in die Ebene des Mittellandes. In Richtung Süden verläuft sie entlang der Talebene der Emme und wird vom Emmentaler Hügelland eingebettet. Im Hügelland läuft die Agglomeration über in ein Streusiedlungsgebiet mit Einzelhöfen und kleineren Ortschaften.



▲ Blick auf Burgdorf in Richtung Süden. Im Vordergrund die Ebene des Mittellandes, rechts im Hintergrund die Talebene der Emme, umrahmt von der klassischen Emmentaler Hügellandschaft mit Streusiedelungen.

Quelle: Stadt Burgdorf.

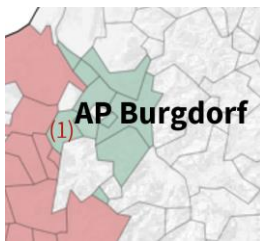
Schon lange vor dem ersten AP hat Burgdorf mit dem Projekt **Fussgänger- und Velomodellstadt** von 1996 bis 2006 Pionierarbeit im Langsamverkehr geleistet. Dazu zählt die Errichtung der ersten Begegnungszone und einer der ersten bewachten Velostationen der Schweiz. Seither hat Burgdorf diese Politik fortgeführt und wurde dafür 2010, 2014 und 2018 gleich **drei Mal in Folge** von ProVelo als **velofreundlichste Stadt der Schweiz** ausgezeichnet. Der Velo- und Fussverkehr wurde auch im Rahmen der AP weiter gefördert. Weiter wurde die ÖV-Erschliessung der Agglomeration in den letzten Jahren deutlich verbessert und die Siedlungsentwicklung verstärkt auf den ÖV ausgerichtet. Durch die Fussgänger- und Velofreundlichkeit und das heute sehr dichte ÖV-Netz weist die Agglomeration Burgdorf im schweizweiten Vergleich einen **hohen Velo- und ÖV-Anteil am Modal-Split** auf (10 Prozent Velo und 35 Prozent ÖV, Stand 2015).

**Burgdorf als
Pionier-
Agglomeration**

Verkehrsanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle

Das AP Burgdorf der 4. Generation knüpft nahtlos an die Vorgängergenerationen an. Das Schlüsselprojekt des AP3, die **Verkehrsanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle**, wird ab 2023 umgesetzt. Das Projekt umfasst mehrere Bestandteile. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf wird über das AP3 finanziert, die Umfahrung Oberburg inkl. flankierender Massnahmen auf der bestehenden Ortsdurchfahrt mit einem Zusatzkredit aus nicht ausgeschöpften Geldern der ersten drei AP-Generationen (Zusatzkredit ist beim Bundesparlament zurzeit in Beschlussfassung). Die Umfahrungsstrasse in Hasle wird ab 2026 realisiert. Sie liegt ausserhalb des beitragsberechtigten Perimeters und wird vollständig durch den Kanton Bern finanziert. Das AP4 baut auf dem Zustand nach Realisierung der Verkehrsanierung auf und zielt darauf ab, ihren Nutzen weiter zu verstärken.

Perimeter

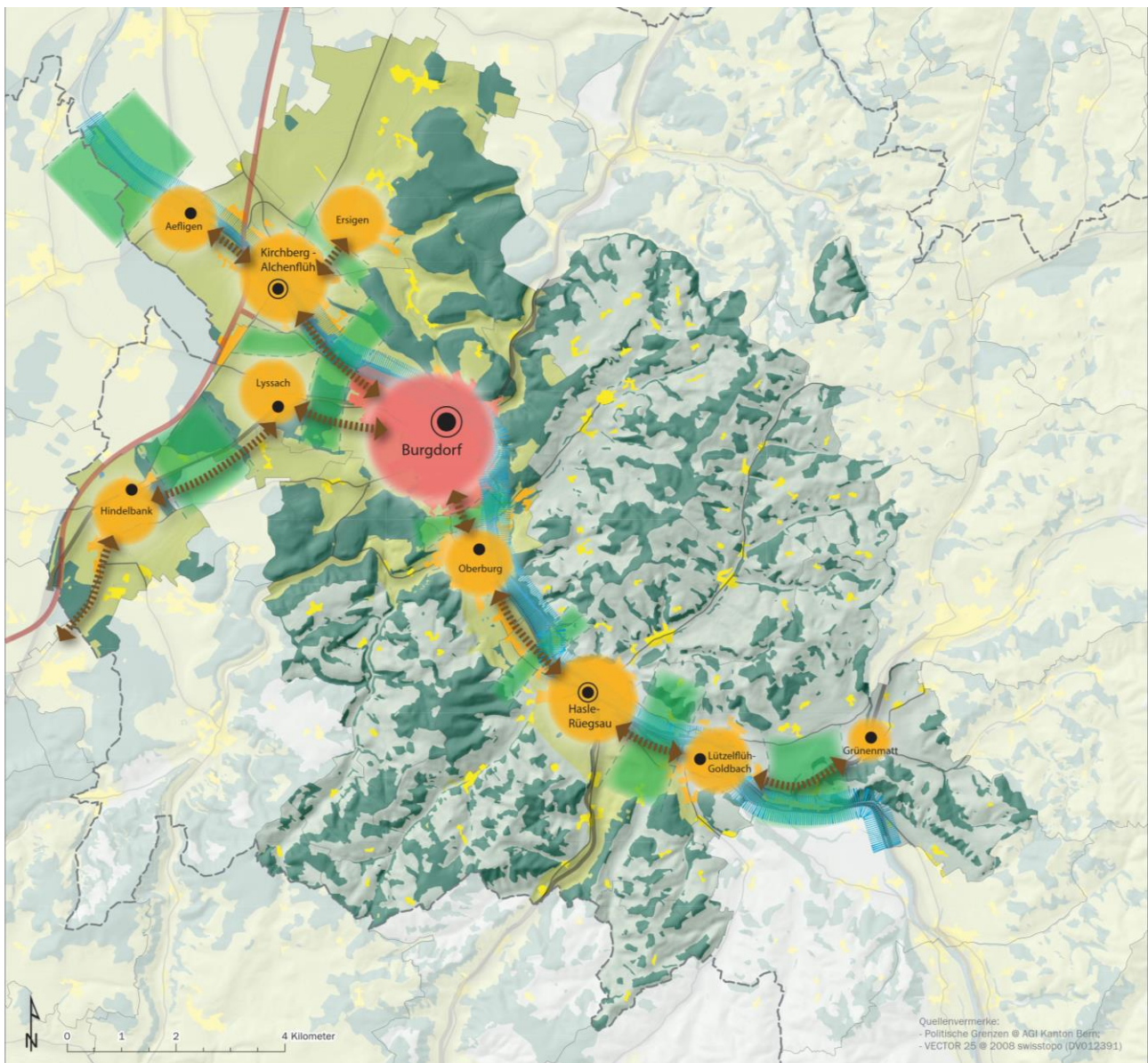


▲ Perimeter des AP Burgdorf

Zum BeSA-Perimeter des AP Burgdorf gehören Burgdorf, Kirchberg, Rüttligen-Alchenflüh, Aefligen, Lyssach, Oberburg und auch Hindelbank. Dabei ist Hindelbank (1) eigentlich Teil des BeSA-Perimeters der Agglomeration Bern, wird aber in Absprache mit dem ARE im AP Burgdorf integriert. Zusätzlich werden mit Ersigen, Heimiswil, Rüegsau, Lützelflüh, Hasle bei Burgdorf und Rüti bei Lyssach noch sechs weitere Gemeinden in das AP Burgdorf einbezogen, um den engen funktionalen und verkehrlichen Bezügen Rechnung zu tragen.

Per 1. Januar 2021 hat die Gemeinde Mötschwil (rund 125 Einwohnende und 25 Arbeitsplätze) mit der Gemeinde Hindelbank fusioniert. Aufgrund des weit fortgeschrittenen Bearbeitungsstands wurde diese Anpassung im Bericht zum AP4 Burgdorf nur punktuell berücksichtigt. In der vorliegenden Synthese wird die Fusion in den Karten berücksichtigt, nicht aber in den statistischen Daten.

Zukunftsbild und Ziele



Im Jahr 2040 ist Burgdorf als **Kernstadt** weiter verdichtet und die städtebauliche Qualität weiter gestiegen. Neue Arbeitsschwerpunkte sind realisiert, unter anderem ein Gesundheits-Cluster. Die Zentrumsfunktion von Burgdorf ist durch den Ausbau von Versorgungs- und Bildungseinrichtungen weiter gestärkt.



Die Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Strassen in der Kernstadt ist erhöht. Das Fuss- und Velowegnetz und der ÖV sind optimiert. Burgdorf nimmt bei der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs schweizweit nach wie vor eine Vorbildfunktion ein.

Die Zahl der Einwohnenden und der Arbeitsplätze in der Agglomeration ist gegenüber 2019 um neun Prozent gewachsen. Das Wachstum erfolgte dabei primär durch Innenentwicklung in der Kernstadt und entlang der **drei Entwicklungachsen**:



- Burgdorf – Lyssach – Hindelbank
- Burgdorf – Kirchberg-Alchenflüh – Aefligen und Ersigen
- Burgdorf – Oberburg – Hasle-Rüegsau – Lützelflüh-Goldbach – Grünenmatt



Der **Gesamtverkehr ist optimiert**. Die Siedlungen auf den Entwicklungsachsen sind über Bahn und Bus hervorragend durch den ÖV erschlossen. Das Angebot ist weiter verdichtet und der Busverkehr beschleunigt. Entlang der Entwicklungsachsen bestehen durchgängige, sichere und direkte Veloverbindungen. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Modal-Split liegt dadurch neu bei 50 Prozent – fünf Prozentpunkte höher als 2015. Der MIV ist siedlungsverträglich gestaltet und wird möglichst an den Ortskernen vorbeigeführt. Die Aufenthaltsqualität der Strassen im Siedlungsgebiet ist dadurch weiter gestiegen. Der Verkehr entlang der Entwicklungsachsen kann mit allen Verkehrsmitteln flüssig, effizient und sicher abgewickelt werden.



Die **kombinierte Mobilität** hat 2040 einen hohen Stellenwert. Die Bus- und Bahnhaltstellen sind optimal an das Fuss- und Velowegnetz angebunden. Das Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an den Bahnhöfen wurde vereinfacht. Bedürfnisgerecht ausgebaute Bike-and-Ride-Plätze sowie Veloverleih- und Carsharing-Angebote stehen zur Verfügung. Die Bahnhöfe Burgdorf, Hasle-Rüegsau und Kirchberg-Alchenflüh sind als **ÖV-Drehscheiben** ausgebaut.



Der **Flusslauf der Emme** ist als Lebensraum für Wildtiere aufgewertet und als Naherholungsraum zu Fuss und mit dem Velo besser zugänglich.



Die **offene Talebene** der Emme und die Ebene des Mittellands sind freigehalten und werden nicht weiter für die Siedlungsentwicklung und zusätzliche Infrastrukturen beansprucht. Das ertragreiche Kulturland und die Landschaft bleiben dadurch erhalten.



Die bestehenden **Grünkorridore** zwischen den Gemeinden der Entwicklungsachsen sind ebenfalls freigehalten. Sie tragen so zu einer hohen Landschaftsqualität und zur ökologischen Vernetzung der Lebensräume bei.



Abseits der Entwicklungsachsen ist die Agglomeration Burgdorf geprägt durch ausgedehnte **Streusiedlungsgebiete** in der typischen Emmentaler Hügellandschaft. Die hohen Qualitäten der Ortsbilder im Streusiedlungsgebiet bleiben erhalten und die dörfliche Identität ist dadurch gestärkt.



Das teils bewaldete, teils landwirtschaftlich genutzte **Hügelland** ist als wertvolle Emmentaler Kulturlandschaft erhalten und durch sanften Tourismus als überregionales Erholungsgebiet positioniert. Im Streusiedlungsgebiet wurden alternative Formen der Verkehrserschliessung erprobt und implementiert.

Handlungsbedarf

Weil in den letzten AP schon viele Massnahmen umgesetzt wurden und die Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle eine grosse Wirkung erzeugt, kann sich das AP4 auf relativ wenige, ergänzende Massnahmen konzentrieren. Handlungsbedarf besteht in erster Linie noch in folgenden Bereichen:

- Bei einzelnen Gebieten ist eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung zu prüfen.
- Im Fuss- und Veloverkehr sind einzelne Netzlücken zu schliessen und Sicherheitsmängel zu beheben.
- Nebst der Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle sind noch weitere Ortsdurchfahrten aufzuwerten.
- Die Innenentwicklung ist weiter zu intensivieren. Das erweist sich insbesondere bei den Arbeitszonen als Herausforderung, denn viele Flächenreserven werden durch die Eigentümerschaft nicht verfügbar gemacht und können deshalb vorerst nicht entwickelt werden.

Teilstrategien

Die Agglomeration Burgdorf verfügt schon heute über eine hohe Dichte. In den letzten Jahren wurden bereits zahlreiche Innenentwicklungen umgesetzt. Trotzdem besteht bei vielen Arealen im Siedlungsgebiet nach wie vor ein grosses Entwicklungspotenzial. Mit der Entlastung der Ortsdurchfahrten durch die Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle ergeben sich dort ausserdem neue Möglichkeiten der inneren Verdichtung. Die Teilstrategie **Siedlung und Landschaft** setzt die Priorität deshalb auch künftig auf neue Arbeits- und Wohngebiete durch **Innenentwicklung**:

- Die Umsetzung des kantonalen ESP Burgdorf Bahnhof mit Schwerpunkt Dienstleistungen soll beschleunigt, die Weiterentwicklung des ESP Buchmatt mit Schwerpunkt Gesundheitswirtschaft vorangetrieben werden.
- Neben den ESP Burgdorf Bahnhof und Buchmatt gibt es zahlreiche weitere Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete. Diese sollen, wie auch die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, gestaffelt entwickelt werden. Dabei ist eine hohe städtebauliche Qualität sicherzustellen.
- Um die Wachstumsziele zu erreichen besteht trotz Innenentwicklung weiterer Baulandbedarf in der Agglomeration. Deshalb sollen ausgewählte, gut erschlossene Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten neu eingezont werden.
- Die wertvolle Kulturlandschaft mit den Hügelgebieten, dem Flusslauf der Emme und der Talebene soll erhalten werden. Insbesondere sollen die Grünzäsuren zwischen den Siedlungen geschützt werden.

Mit der Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle ab 2023 werden Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht: Die Fahrzeiten für den MIV und den strassengebundenen ÖV reduzieren sich, die Ortsdurchfahrten werden entlastet und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr dadurch erhöht. Die Teilstrategie **Verkehr** des AP4 zielt darauf ab, den Nutzen der Verkehrssanierung durch ergänzende Massnahmen weiter zu stärken:

- Beim **MIV** werden die Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestaltet, die Ortskerne vom Durchgangsverkehr entlastet und die Aufenthaltsqualität entlang der Strassen erhöht. Der Verkehrsablauf wird verbessert und die Trennwirkung reduziert.
- Das **ÖV**-Angebot wird gezielt erweitert und es werden Massnahmen zur Busbeschleunigung realisiert, insbesondere in Burgdorf.
- Lücken im Netz des **Fuss- und Veloverkehrs** werden geschlossen. Entlang der Entwicklungsachsen werden sichere und durchgängige Veloverbindungen geschaffen.
- Bei der **kombinierten Mobilität** werden die Bahnhöfe in Burgdorf, Hasle-Rüegsau und Kirchberg-Alchenflüh zu attraktiven ÖV-Drehscheiben ausgebaut.

Teilstrategie Siedlung und Landschaft



Teilstrategie Verkehr



Massnahmen

Massnahmen Siedlung und Landschaft



Bei den Siedlungsmassnahmen setzen die Gemeinden der Agglomeration und insbesondere die Stadt Burgdorf den Schwerpunkt weiterhin auf eine konsequente Innenentwicklung. Dennoch sind einzelne, gezielte Einzonungen für Wohnen und Arbeiten an gut erschlossenen Lagen vorgesehen, um die Wachstumsziele der Region erreichen zu können.

Folgende **Siedlungsmassnahmen** sind aus kantonaler Sicht hervorzuheben:

- Beim **ESP Burgdorf Bahnhof** wird eine Entwicklung in Richtung Gesundheits-Cluster angestrebt. Die Planungen zahlreicher Areale sind im Gange oder bereits abgeschlossen. Arbeiten zur Förderung der Nutzungsdurchmischung, zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Attraktivierung der Verkehrsknoten laufen.
- Der **ESP Burgdorf Buchmatt** ist mehrheitlich bebaut. Die Stadt Burgdorf hat jedoch in mehreren Potenzialstudien ein erhebliches Verdichtungspotenzial nachgewiesen. Basierend darauf ist der ESP zu reaktivieren. Die Erschliessung rund um die S-Bahnhaltestelle Buchmatt wird verbessert.
- Der **ESP Lyssach Schachen Buchmatt** ist wegen mangelnder Bereitschaft der Grundeigentümer sistiert. Eine Wiederaufnahme ist im kantonalen ESP-Programm für 2021 vorgesehen.
- Neben den drei ESP ist auch das 50 Hektar grosse Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet **Burgdorf Steinhof** von Bedeutung.

Als Massnahme im Bereich **Landschaft** werden die Siedlungstrenngürtel behördenverbindlich festgelegt. Sie sind im Rahmen der Ortsplanungen umzusetzen.

Massnahmen Verkehr



Die Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle leistet einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Teilstrategie Verkehr. Ergänzend sieht das AP4 **MIV**-Massnahmen vor, die den Nutzen der Verkehrssanierung zusätzlich erhöhen – so etwa die Sanierungen «Kirchbergstrasse Bahnhof» und «Schloss – Spital» in Burgdorf, mit denen dem Fuss- und Veloverkehr mehr Raum zur Verfügung gestellt und die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht wird. Im Rahmen des AP4 ist ausserdem die Sanierung der Ortsdurchfahrten Hindelbank, Oberburg und Lyssach geplant.



Beim **ÖV** weisen einzelne Gebiete noch eine ungenügende Erschliessung auf. Im Rahmen des Angebots 2022–2025 werden einige Verbesserungen umgesetzt. So werden beim Busangebot Taktlücken geschlossen und Taktverdichtungen realisiert.



Weiter stehen Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken im **Fuss- und Veloverkehr** im Vordergrund. Besonders hervorzuheben ist das Industriequartier Buchmatt, das im Rahmen des AP4 besser an die Bahnhöfe Burgdorf und Burgdorf Buchmatt angebunden werden soll. Ein weiteres wichtiges Netzelement ist die Krauchthalstrasse als Verbindung zwischen dem Emmental und Bern. Hier fehlen zwischen Oberburg und Krauchthal Velostreifen. Die Qualität für den Veloverkehr soll im AP4 durch die Sanierung der Krauchthalstrasse und den Neubau einer Radverbindung «Unterbergental Krauchthal - Oberburg» verbessert werden.



Im Bereich der **kombinierten Mobilität** sind im AP4 keine Massnahmen geplant. Gestützt auf das Konzept zu alternativen Erschliessungs- und Angebotsformen – eine Massnahme aus dem AP3 – wurde jedoch 2020 das Rufbus-System «mybuxi» im Ge-

biet Hasle – Rüegsau – Affoltern i. E.–Heimiswil eingeführt, das nun auch eine Haltestelle beim Spital Burgdorf hat. Im Bereich der **nachfrageorientierten Mobilität** enthält das AP4 ebenfalls keine Massnahmen. Umgesetzt werden jedoch die wichtigen VM-Massnahmen des AP3 zur Verkehrssanierung Burgdorf.

Die **Kosten der Verkehrsmassnahmen** im A- und B-Horizont setzen sich wie folgt zusammen:

Kategorie	A-Horizont Mio. CHF	B-Horizont Mio. CHF	Total Mio. CHF	A-Horizont in %	B-Horizont in %	Total in %
Total	16.8	31.8	48.6	100%	100%	100%
MIV	4.5	9.4	13.9	27%	30%	29%
ÖV	-	-	-	0%	0%	0%
LV	12.3	22.4	34.7	73%	70%	71%
KM	-	-	-	0%	0%	0%
NM	-	-	-	0%	0%	0%



◀ Kosten der Verkehrsmassnahmen

Insgesamt betragen die Kosten rund 49 Mio. CHF, wobei ein Drittel auf den A-Horizont und zwei Drittel auf den B-Horizont entfallen. Die Investitionen pro Kopf der Präsenzbevölkerung (Einwohnende plus mit 50 Prozent gewichtete Anzahl Beschäftigte) betragen CHF 387 und liegen damit tiefer als in den anderen AP. Die Kosten fallen zu rund 70 Prozent auf Massnahmen des Langsamverkehrs (LV) und zu rund 30 Prozent auf MIV-Massnahmen.

AP4 Langenthal

In der Agglomeration Langenthal ist die Stadt Langenthal mit rund 16'000 Einwohnenden die einzige BeSA-Gemeinde. Die Stadt treibt die überkommunale Planung aber gleichwohl voran. Zusammen mit den umliegenden Gemeinden soll eine «Gartenagгло» mit wertvollen Natur- und Freizeitgebieten sowie zusätzlichen Gebietsentwicklungen und attraktiven Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr entstehen.



▲ Blick auf den Wuhrplatz in Langenthal. Markant ist das viele Grün, das die «Gartenagгло» auszeichnet.
Quelle: Roland Kämpfer.

Schnittstelle zum östlichen Mittel- land

Die Stadt Langenthal liegt am nordöstlichen Rand des Kantons Bern. Sie ist eng verknüpft mit der Agglomeration Burgdorf, den Agglomerationen Solothurn und Olten sowie dem Kanton Aargau und bildet dadurch eine wichtige **Schnittstelle** zwischen dem Kanton Bern und dem östlichen Mittelland. Die Schnittstellenfunktion zeigt sich auch darin, dass die Pendlerströme von Langenthal zu den ausserkantonalen Agglomerationen grösser sind als zur Agglomeration Bern.

Neue Arbeitsflä- chen und Ver- kehrssanierung Aarwangen

Langenthal und die Nachbargemeinden bilden einen gut vernetzten Wirtschafts- und Lebensraum sowie einen wertvollen Kultur- und Naturraum. Die Bevölkerung von Langenthal ist in den letzten fünfzehn Jahren stetig gewachsen, die Zahl der Beschäftigten blieb jedoch relativ stabil. Dies hängt auch damit zusammen, dass in Langenthal für die Ansiedelung von grösseren Unternehmen kein Platz zur Verfügung steht – eine Schlüsselmassnahme des AP4 ist deshalb die **Schaffung neuer Arbeitsflächen**.

Einen weiteren Schwerpunkt setzt das AP4 auf begleitende Massnahmen zur **Verkehrssanierung Aarwangen**. Es soll sichergestellt werden, dass durch die neue Umfahrungsstrasse der MIV-Anteil nicht zunimmt.

Die Stadt Langenthal und die Nachbargemeinden sind in das vom Bund anerkannte **«Smaragdgebiet Oberaargau»** eingebettet. Das Schutzgebietenetzwerk «Smaragd» umfasst europaweit besonders wertvolle Lebensräume mit seltenen Arten. Das Smaragdbebiet Oberaargau ist mit 11'468 Hektar das grösste der Schweiz. Das Gebiet ist geprägt von Wasserläufen und Feuchtgebieten, Hecken und Feldgehölzen. Der schützenswerte Lebensraum bezieht sich insbesondere auf die gefährdete Libellenart Helm-Azurjungfer, beherbergt aber auch den Biber und neun Fledermausarten.

Beim Erarbeitungsprozess des Zukunftsbildes wurde der Begriff **«Gartenagglo»** für den Raum Langenthal herausgearbeitet – in Anlehnung an den Begriff «Gartenstadt». Die Gartenagglo charakterisiert sich durch ihr grünes Erscheinungsbild und die vielfältigen Wasserlandschaften. Langenthal ist von einem **«grünen Ring»** zwischen dem Siedlungsgebiet und den Waldflächen umgeben und Grünräume reichen fingerartig bis in das Siedlungsgebiet hinein – die sogenannten **«Grünfinger»**. Die charakteristischen **Wässermatten** sind in der Schweiz die letzten ihrer Art. Die Grünflächen und Wasserlandschaften stellen wichtige Freizeit- und Naturräume dar.

Gemäss Definition des Bundes ist die Stadt Langenthal die einzige BeSA-Gemeinde der Agglomeration. Bereits im AP3 wurde jedoch der gesamte funktionale Raum Langenthal in die Überlegungen miteinbezogen. Die Stadt Langenthal möchte die Planungsarbeiten künftig vermehrt überkommunal koordiniert angehen und so eine zielgerichtete Weiterentwicklung der gesamten Agglomeration sicherstellen.

Im Fokus des AP4 steht die Erarbeitung eines überkommunalen Zukunftsbildes, das auch die Nachbargemeinden einbezieht. Es soll pionierhaft dargestellt werden, wie Langenthal nicht mehr als Einzelstadt, sondern im Kontext Siedlung-Landschaft-Verkehr als Agglomeration verstanden und entwickelt werden kann. Das AP4 ist deshalb auch als «Übergangsprogramm» hin zu einem überkommunalen Planungsinstrument «Gartenagglomeration» zu verstehen.

Per 1. Januar 2021 hat die Gemeinde Obersteckholz (rund 420 Einwohnende und 95 Beschäftigte) mit Langenthal fusioniert. Die Fusion wird im Bericht zum AP4 Langenthal und in der vorliegenden Synthese bei den Kartenabbildungen berücksichtigt, in der Aufbereitung der statistischen Grundlagen jedoch noch nicht.

Smaragdgebiet Oberaargau

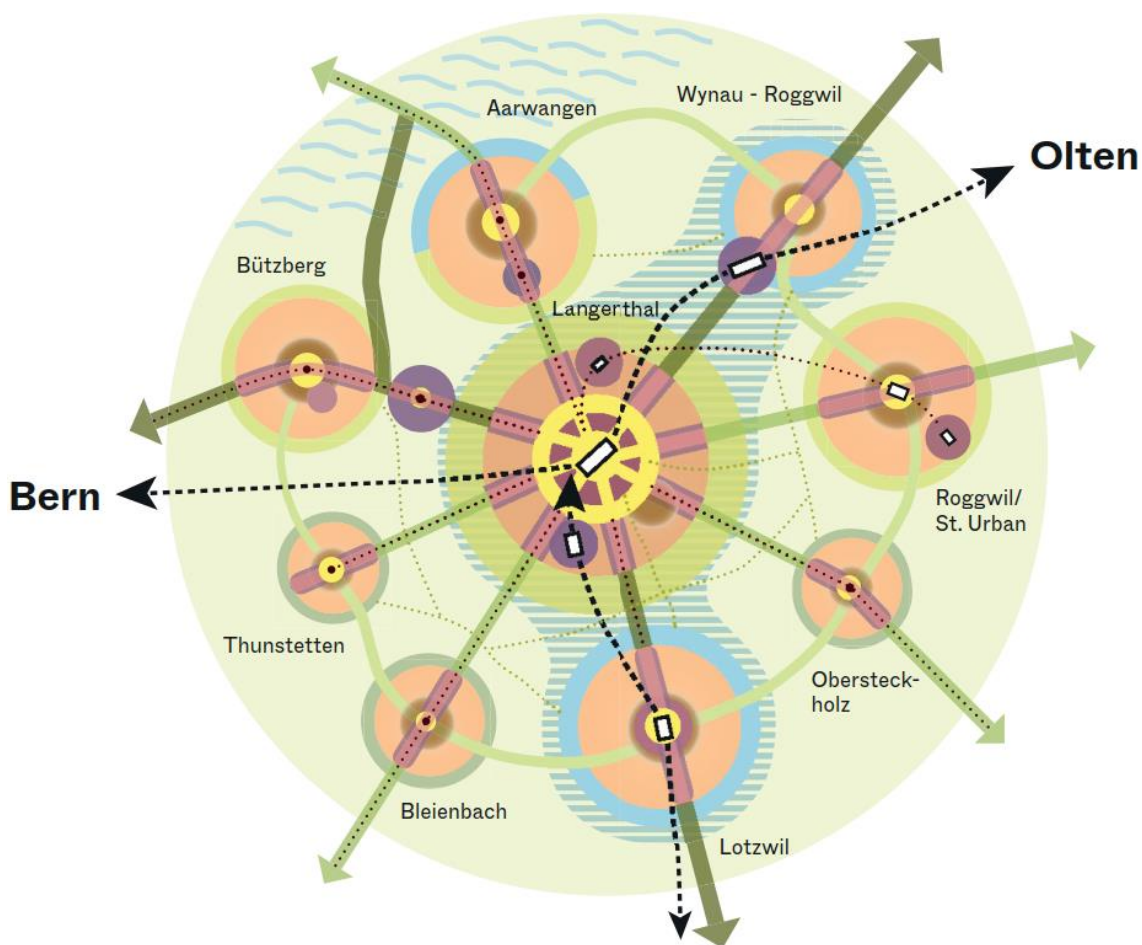
Gartenagglo

Perimeter



▲ Perimeter des AP Langenthal.

Zukunftsbild und Ziele



Im vorliegenden Zukunftsbild wird auf eine Unterscheidung zwischen dem BeSA-Perimeter und dem Gesamtbetrachtungsraum verzichtet. Im Jahre 2040 soll der gesamte Raum als Agglomeration verstanden und anerkannt werden.



Das obenstehende, schematische Zukunftsbild verdeutlicht die Idee der Gartenagglomeration. Kennzeichnend für die Gartenagglomeration ist die im Zentrum gelegene **Kernstadt Langerthal**, die über das bestehende Strassen- und ÖV-Netz sternförmig mit den **Nachbargemeinden** verbunden ist.



In den **Koordinationsgebieten** soll die massgebliche Entwicklung der Arbeitsplätze bis 2040 konzentriert und überkommunal koordiniert stattfinden. Mit dem ESP/SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld sind Arbeitsflächen für die Ansiedelung neuer Industrie- und Gewerbebetriebe für die Zukunft gesichert.



Bei den **Radialverbindungen** auf den Hauptstrassen wird unterschieden zwischen:

- Radialen Hauptverbindungen, dem **«Rückgrat des Strassennetzes»**. Dazu gehört auch die neue Verkehrssanierung Aarwangen, mit der 2040 ein direkter Anschluss der Agglomeration an das Nationalstrassennetz besteht. Die Ortszentren und Quartiere sind dadurch vom Durchgangsverkehr entlastet.
- **Radialverbindungen im Siedlungsgebiet**. Sie sind auf die Koexistenz von ÖV, MIV, Velo- und Fussverkehr ausgerichtet und haben eine hohe Aufenthaltsqualität.



- **Radialverbindungen zwischen den Siedlungsgebieten** im Landschaftsraum. Hier bestehen auch sichere Wegführungen für den Fuss- und Veloverkehr. Ökologisch wertvolle Saumbereiche sind aufgewertet (z.B. Bäume, Hecken, Magerwiesen) und prägen das Erscheinungsbild der Verbindungen.



Tangentiale Verbindungen über Landstrassen verknüpfen die Nachbargemeinden ringförmig. Sie sind 2040 für alle Verkehrsteilnehmenden sicher und attraktiv.



Die perlenkettenartig angeordneten Haltestellen auf den Bahnlinien und strukturierenden Buslinien bilden das Rückgrat des **ÖV**. Den Haltestellen kommen aufgrund ihrer Lage unterschiedliche Funktionen zu, sie sind beispielsweise als ÖV-Drehscheibe oder als Ausgangs- und Ankunftspunkte für Erholung und Freizeit ausgestaltet.



Die Siedlungskörper sind eingebettet in einen **Landschaftsraum**, der wertvolle Erholungs-, Natur- und Kulturfunktionen für die Bevölkerung übernimmt. Die unterschiedlichen Landschaftsräume der Gartenagglo sind erhalten und für die Bevölkerung erlebbar. Das Smaragdgebiet bildet einen bedeutenden Bestandteil der Agglomeration. Wichtige Natur- und Landschaftsräume, in denen die Schutzinteressen überwiegen, sind 2040 durch eine gezielte Lenkung vom Nutzungsdruck entlastet.



Die Siedlungsgebiete werden 2040 durch hochwertige **Übergangsbereiche** gesäumt, welche die Aspekte von Erholung und Ökologie abdecken. Entsprechend der räumlichen Lage der Gemeinden sind die Übergangsbereiche durch die Landschaftselemente «Wässermatten und Aare», «Ebener Landschaftsraum» und «Hügelgebiet» geprägt und ausgestaltet.

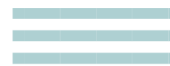


Durch die Etablierung eines attraktiven Freizeitnetzes (**Voie Verte**) können die Landschaftsräume zu Fuss oder mit dem Velo sicher erreicht werden. Die Voie Vertes sind zudem optimal an den ÖV angebunden.



Die Lebensader der Gartenagglo bilden die charakteristischen **Wasserlandschaften:**

- Die Kulturlandschaft der **Wässermatten** ist als ortsspezifisches Landschaftselement gestärkt. Die **Langete** ist Naherholungsraum für die Bevölkerung und als Lebensraum für Tier und Pflanzen vernetzt, aufgewertet und geschützt.
- Das räumlich spürbare Tal der **Aare** begrenzt die Agglomeration gegen Norden. Die Aare stellt einen wichtigen Erholungsort für die Bevölkerung dar und ist als solcher erlebbar und zugänglich.



Handlungsbedarf

Langenthal ist ein attraktives Zentrum von überkommunaler Bedeutung. Der Bahnhof verfügt über ein gutes ÖV-Angebot auf Schiene und Strasse. Der MIV-Anteil über alle Verkehrszwecke liegt deutlich unter dem Durchschnitt aller «kleinen Agglomerationen» der Schweiz. Ein Grossteil der Bevölkerung und der Arbeitsplätze ist mit dem ÖV gut bis sehr gut erschlossen. Der Fuss- und Veloverkehr hat in Langenthal traditionell einen hohen Stellenwert und die Stadt verfügt über attraktive Strassenräume und verkehrsberuhigte Wohnquartiere. Trotzdem besteht in einigen Punkten noch Handlungsbedarf, um die Zielsetzungen gemäss dem Zukunftsbild zu erreichen.

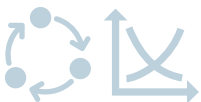
Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft



Im Bereich **Siedlung und Landschaft** ist folgender Handlungsbedarf auszumachen:

- Die Stadt Langenthal verfügt über fast keine Arbeitszonen mehr. Um die wirtschaftliche Entwicklung nicht zu hemmen, sind zusätzliche Flächen für Industrie und Gewerbe bereitzustellen.
- Es ist eine gezielte und qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen umzusetzen. Strategisch wichtige Gebiete sind zu entwickeln.
- Die Nutzbarkeit und Zugänglichkeit der «Grünfinger» ist zu verbessern. In den Quartieren sind zusätzliche Freiräume als öffentliche Spiel- und Begegnungsorte zu schaffen. Die Frei- und Grünflächen sind zu vernetzen.
- Der Übergangsbereich vom Siedlungs- zum Landschaftsraum ist teilweise kaum gestaltet. Es gilt das Potenzial des «grünen Ringes» um Langenthal auszuschöpfen und langfristige Siedlungsbegrenzungen abschliessend festzulegen.
- Gewässer sind zu revitalisieren.
- Strassenräume sind durch Begrünung aufzuwerten.

Handlungsbedarf Verkehr



Im Bereich **Verkehr** zeigt sich folgender Handlungsbedarf:

- Der **MIV**-Durchgangsverkehr ist zu reduzieren, ebenso der Parksuchverkehr. Sicherheitsrelevante Schwachstellen im Strassennetz sind zu beheben und Ortsdurchfahrten aufzuwerten.
- Die Attraktivität des **ÖV** ist zu erhöhen. Die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV ist zu gewährleisten.
- Netzlücken im **Fuss- und Veloverkehr** sind zu schliessen und Schwachstellen zu beheben. Wichtige Velorouten sind im Strassennetz gezielt aufzuwerten und zu priorisieren. Die Strassenraumgestaltung ist im Sinne der Aufenthaltsqualität und der Koexistenz zu verbessern.
- Die **kombinierte Mobilität** wird gefördert, indem der Bahnhof Langenthal als multimodale Drehscheibe gestärkt wird. Der MIV wird durch Massnahmen der **nachfrageorientierten Mobilität** gelenkt und das Verkehrsverhalten beeinflusst.

Teilstrategien

Die Teilstrategie **Siedlung** zielt darauf ab, die gewachsenen Siedlungsstrukturen zu stärken und kompakte Siedlungen zu schaffen. Um Raum für neue Arbeitsnutzungen bereitzustellen, ist das Siedlungsgebiet aber auch gezielt zu erweitern:

- Im Bereich **Wohnen** erfolgt die Entwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet. Die festgelegten Wohnschwerpunkte werden realisiert. Umstrukturierungen und Verdichtungen finden in Langenthal schwerpunktmässig im historischen Zentrum und um den Bahnhof statt. Ausserhalb von Langenthal erfolgt die Entwicklung primär entlang der S-Bahn-Stationen. In der Gartenagglo werden die historischen Dorfkerns sowie die Weiler und Hofgruppen im Bestand erhalten.
- Im Bereich **Arbeiten** wird die Entwicklung der kantonalen ESP und der regionalen Arbeitsschwerpunkte mit Priorität vorangetrieben. Weil die Stadt Langenthal über fast keine Arbeitszonen mehr verfügt, wird das Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP/SAZ eingezont und entwickelt.

Die Teilstrategie **Landschaft** umfasst folgende Stossrichtungen:

- Die charakteristischen «Grünfinger» sind als Natur- und Erholungsgebiete zu erhalten. Sie sorgen durch den Transport von Kaltluft für ein angenehmes Stadtklima.
- Der grüne Ring um Langenthal mit Freiräumen und Freizeitanlagen wird weiterentwickelt. Mit einer bewussten Gestaltung wird ein ansprechender Übergang vom Siedlungsgebiet zur Landschaft geschaffen.
- Die charakteristischen Wasserlandschaften werden als Erholungsgebiete durch Rundwege mit Aufenthaltspunkten besser erlebbar gemacht. Je nach Ort sind Naturschutz, Aufenthalt oder freizeitleiche Nutzungen der Gewässer vorrangig.
- Strassenräume werden mit Einzelbäumen oder Alleen grüner gestaltet.

Mit Inbetriebnahme der Verkehrssanierung Aarwangen wird die Situation für den MIV erheblich verbessert. Mit der Teilstrategie **Verkehr** soll sichergestellt werden, dass die Verkehrssanierung nicht zu einer Erhöhung des MIV-Anteils führt:

- Der **MIV**-Durchgangsverkehr ist auf die Hauptachsen zu lenken. Die Strassenräume im Siedlungsgebiet sind als Aufenthaltsorte aufzuwerten, das Verkehrsregime ist auf Koexistenz auszurichten. Einzelne Begegnungs- und Tempo-30-Zonen werden zu einem konsistenten Gesamtnetz verbunden. Schwachstellen werden saniert.
- Das **ÖV**-Angebot wird gezielt optimiert. Auf Linien mit hoher Nachfrage wird ein 15-Minuten-Takt angeboten. Bei Bedarf kommen grössere Transportgefässe zum Einsatz. Der Fahrplan wird stabilisiert und die attraktiven Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz werden erhalten. Der ÖV wird priorisiert.
- Als «Stadt der kurzen Wege» hat Langenthal eine lange **Velo**-Tradition. Künftig sollen im Berufs- und Ausbildungsverkehr neue Nutzende für das Velo gewonnen werden. Das Potenzial von E-Bikes für längere Distanzen soll durch eine passende Netzgestaltung ausgeschöpft werden. Die Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen wird insbesondere bei ÖV-Haltestellen erhöht. Netzlücken sind zu schliessen.
- Der Bahnhof Langenthal wird zur multimodalen Drehscheibe. Er ermöglicht eine effiziente und attraktive **kombinierte Mobilität** und stellt insbesondere die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn zuverlässig sicher.
- Die Teilstrategie der **nachfrageorientierten Mobilität** sieht eine Plafonierung der MIV-Kapazitäten und eine Parkraumbewirtschaftung im Stadtzentrum vor.

Teilstrategie Siedlung



Teilstrategie Landschaft



Teilstrategie Verkehr



Massnahmen

Für Langenthal wurden im AP2 und AP3 bereits zielführende Massnahmen definiert. Davon befinden sich viele noch in der Umsetzung (beispielsweise die Innenentwicklung im Umstrukturierungsgebiet Porziareal). Mit dem AP4 werden daher nur ganz gezielt neue Massnahmen aufgenommen.

Massnahmen Siedlung



Die **Siedlungsentwicklung** in Langenthal wird mit dem AP4 schwerpunktmässig in drei Gebieten vorangetrieben:

- Das **historische Zentrum** von Langenthal ist als Daueraufgabe zu stärken und zu einem identitätsstiftenden Ort weiterzuentwickeln.
- Das **Subzentrum Bahnhof SBB** umfasst zahlreiche Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete und ist ein kantonaler **ESP-Dienstleistungen**, der schrittweise realisiert wird. Unmittelbar beim Bahnhof liegt auch der zwei Hektar grosse **Wohnschwerpunkt Hopferenfeld**, der aus kantonalen Sicht von grosser Bedeutung ist. Hier soll ein hochwertiges Wohnquartier entstehen – zur Hasenmattstrasse als Übergang zum ESP Bahnhof mit öffentlich zugänglichem Freiraum und möglichen Gewerbe- und Gemeinschaftsnutzungen im Erdgeschoss.
- Das 17.5 Hektar grosse Gebiet **Oberhard-Wolfhusenfeld** wird als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt im Rahmen der laufenden Richtplananpassungen neu im kantonalen Richtplan aufgenommen. Der Gebietsteil Oberhard in Langenthal soll dabei als **SAZ**, der Teil Wolfhusenfeld in Thunstetten als **ESP-Arbeiten** entwickelt werden. Im Fokus steht die Ansiedlung von wertschöpfungsintensiven Industrie- und Gewerbebetrieben. Die Planungsarbeiten zur Entwicklung des Gebietes werden mit dem AP4 vorangetrieben. Mit der Verkehrssanierung Aarwangen ist das Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld künftig direkt an die A1 angeschlossen und im Rahmen des «Regionalen Angebotskonzepts 2022-2025 Oberaargau» wird auch die ÖV-Erschliessung verbessert.



Verkehr-intensive Vorhaben

Im Gesamtbetrachtungsraum des AP Langenthal befinden sich heute zwei ViV-Anlagen: Das Spital und die Migros in Langenthal. Der ESP/SAZ-Standort Oberhard wird neu als möglicher ViV-Standort aufgenommen.

Massnahmen Landschaft



Im Bereich **Landschaft** werden die Massnahmen zur Lebensraumvernetzung und zu den Grünkorridoren aus dem AP3 konkretisiert und räumlich verortet. Weiter werden zu begrünende Strassenräume priorisiert. Der «grüne Ring» rund um Langenthal wird durch ein Gesamtkonzept gestärkt und weiterentwickelt. Aus dem Gewässerentwicklungskonzept des AP3 werden Revitalisierungsmassnahmen umgesetzt. Schliesslich soll das Grubenareal im Gebiet Hard nördlich des Bahnhofs zu einem zentralen Park entwickelt werden.

Massnahmen Verkehr



Beim **Verkehr** wird der Schwerpunkt auf die Fortführung der noch nicht umgesetzten Massnahmen gelegt. Weiter steht die Verbesserung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr im Zentrum.

Mit der **MIV**-Massnahme «Erhöhung MIV-Netzwideerstand Mittelstrasse» wird ein Teilbereich des Lenkungskonzepts MIV umgesetzt. Mit der «Sanierung Bleibenbachstrasse» wird die Verkehrssicherheit erhöht, der Fuss- und Veloverkehr aufgewertet sowie ein lärmarmes Belag eingebaut.

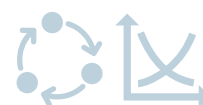
Im **ÖV** wird mit dem AP4 durch die Verlegung der Bushaltestelle Wiesenstrasse ein weiteres Stück des langfristigen Buslinienkonzepts umgesetzt. Als Eigenleistung wird eine Planungsstudie zur ÖV-Erschliessung des ESP bzw. der SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld erstellt.



Ein Kernelement des AP4 sind die Massnahmen im **Fuss- und Veloverkehr**, diese machen auch den grössten Kostenanteil aus (siehe unten) Neben den sich noch in Umsetzung befindenden Massnahmen des AP3 liegt der Schwerpunkt auf der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Beim Massnahmenpaket zur Aufwertung von Velorouten ist die Verbindung der Bern-Zürich-Strasse und der Chasseralstrasse als Fuss- und Veloweg hervorzuheben. Als Eigenleistung wird die Planung von Vorrangrouten vorangetrieben, insbesondere auch für E-Bikes. Es wurden bereits Korridore für Vorrangrouten für die gesamte Region Oberaargau definiert. Nun sollen konkrete Routen festgelegt und deren Machbarkeit überprüft werden.



Im Bereich der **kombinierten Mobilität** sind im AP4 keine Massnahmen vorgesehen. Bei der **nachfrageorientierten Mobilität** ist die Umsetzung eines Parkleitsystems geplant, mit dem der Parksuchverkehr in der Stadt reduziert werden soll. Weiter soll das VM Dreilinden als Bestandteil des Lenkungskonzepts MIV zu einem siedlungsverträglichen Verkehrsfluss auf den innerörtlichen Achsen beitragen.



Die **Kosten der Verkehrsmassnahmen** im A- und B-Horizont sind in untenstehender Tabelle ersichtlich:



Kategorie	A-Horizont	B-Horizont	Total	A-Horizont	B-Horizont	Total
	Mio. CHF	Mio. CHF		Mio. CHF	in %	
Total	14.1	2.2	16.3	100%	100%	100%
MIV	3.6	-	3.6	26%	0%	22%
ÖV	1.1	-	1.1	8%	0%	7%
LV	5.3	2.2	7.5	38%	100%	46%
KM	-	-	-	0%	0%	0%
NM	4.1	-	4.1	29%	0%	25%

◀ Kosten der Verkehrsmassnahmen

Die totalen Kosten belaufen sich auf rund 16 Mio. CHF und entfallen fast vollständig auf den A-Horizont. Die Kosten pro Kopf der Präsenzbevölkerung (Einwohnende plus mit 50 Prozent gewichtete Anzahl Beschäftigte) betragen CHF 641 und liegen damit im Mittelfeld der fünf AP im Kanton Bern. Der grösste Anteil der Kosten im A-Horizont entfällt auf den Fuss- und Veloverkehr (LV), gefolgt von der nachfrageorientierten Mobilität (NM) und dem MIV.

Interlaken

Die Agglomeration Interlaken hat kein AP der 4. Generation erarbeitet. Die Umsetzung der Massnahmen aus den eingereichten AP1 und AP2 ist aber bereits weit fortgeschritten und die Vorarbeiten für ein AP5 sollen dieses Jahr noch gestartet werden. In einer ersten Phase werden Zukunftsbild und Analyse erarbeitet. Gestützt auf diese Grundlagen wird definitiv entschieden, ob ein AP5 erarbeitet wird oder nicht.



▲ Blick auf die Agglomeration Interlaken, im Hintergrund der Harder und der Brienzersee. *Quelle: RK00.*

AP4 Grenchen

Die Agglomeration Grenchen mit rund 27'000 Einwohnenden und 15'000 Arbeitsplätzen besteht aus den beiden solothurnischen Gemeinden Grenchen und Bettlach sowie der Berner Gemeinde Lengnau. Die kleine Agglomeration liegt zwischen den grösseren Agglomerationen Biel/Lyss und Solothurn und ist geprägt durch ihre langjährige industrielle Tradition.



▲ Blick auf Grenchen nach Westen, links im Hintergrund die Berner Gemeinde Lengnau. Quelle: Stadt Grenchen.

Mit dem AP4 erarbeitet die Agglomeration Grenchen **zum ersten Mal ein Agglomerationsprogramm**. Das AP4 ermöglicht den beteiligten Gemeinden eine gemeinsame regionale Sicht auf die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.

Nebst den Solothurner Gemeinden Grenchen und Bettlach gehört auch die **Berner Gemeinde Lengnau (4)** zur Agglomeration. Das AP4 Grenchen wird in der vorliegenden Synthese der Berner AP deshalb ebenfalls kurz vorgestellt. Träger des AP ist der Aggloverein Grenchen (in dem die drei Gemeinden plus der Kanton Solothurn Mitglied sind) gemeinsam mit dem Kanton Bern. Die AP-Massnahmen der Gemeinde Lengnau werden im RGSK Biel/Bienne-Seeland behördenverbindlich festgelegt.

Die Agglomeration Grenchen weist ein kompaktes Siedlungsgebiet mit einer hohen Durchmischung von Wohnen und Arbeiten auf. Der Binnenpendleranteil ist hoch, das Verkehrsnetz dicht und das ÖV-Angebot gut. Diese gute Ausgangslage ist zu nutzen, um optimale Voraussetzungen für das weitere prognostizierte Wachstum zu schaffen.

Die Nutzungsdichte in den beiden Agglomerationsgemeinden Lengnau und Bettlach ist heute eher unterdurchschnittlich. Die Voraussetzungen für eine innere Verdichtung sind jedoch gegeben – unbebaute Bauzonen liegen an gut erschlossenen Lagen, das Siedlungsgebiet weist Reserven in bebauten Bauzonen auf und die Potenzialgebiete zur Um- und Aufzoning sind bekannt. Das künftige Bevölkerungswachstum kann im bestehenden Siedlungsgebiet aufgenommen werden.

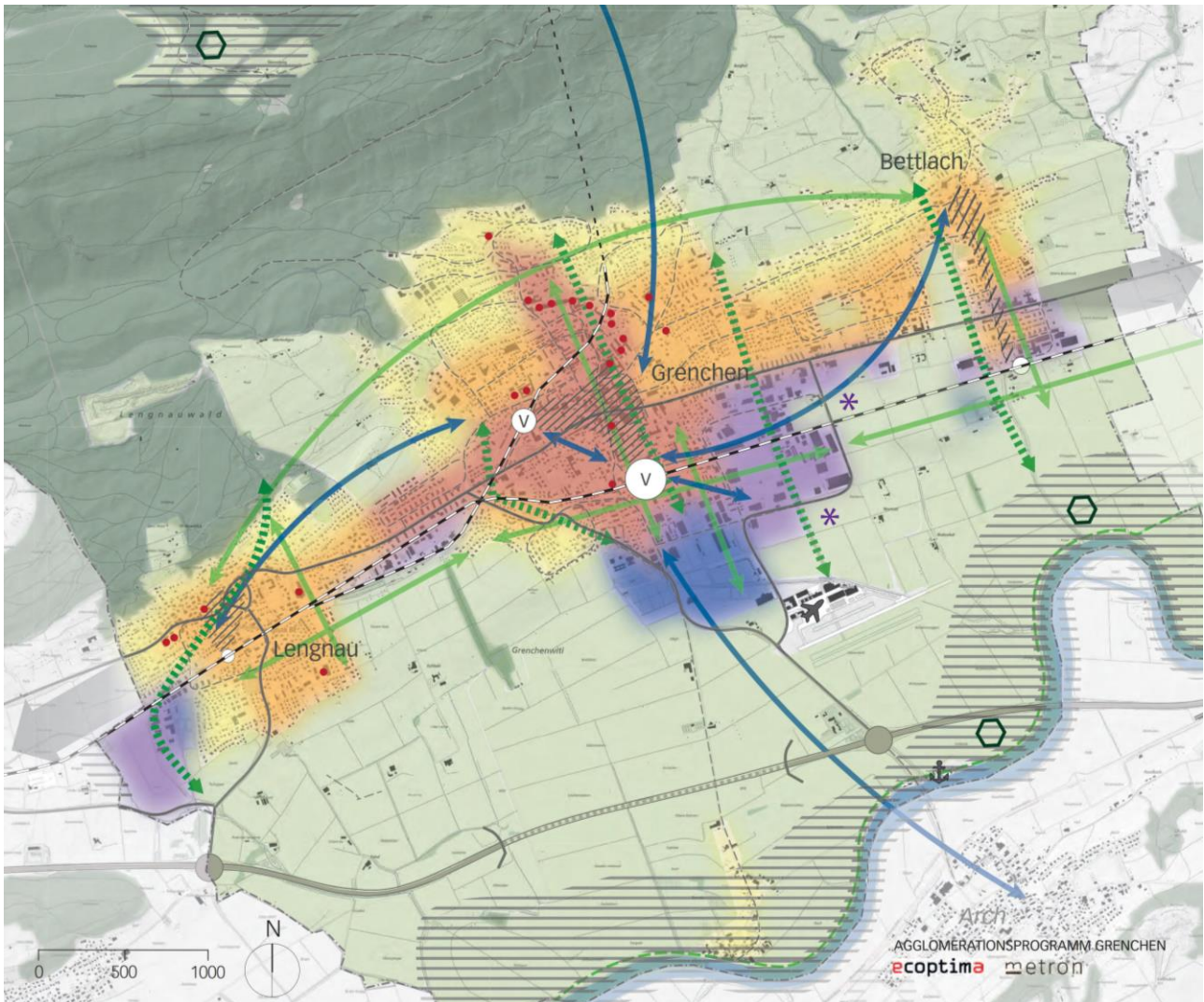
Erstes AP

Perimeter und Trägerschaft



Gute Ausgangslage

Zukunftsbild und Ziele



Das Zukunftsbild beschreibt den angestrebten Zustand der Agglomeration Grenchen im Jahr 2040:



Die Siedlungsentwicklung erfolgt gezielt nach innen. Das Bevölkerungswachstum findet primär im gut erschlossenen **Kern-** (rot) und **Ergänzungsraum** (orange) statt.



Die industrielle Tradition prägt die Agglomeration Grenchen. Zahlreiche **prägende Industriegebäude** liegen **im Siedlungsgebiet**. Sie bleiben als charakteristisches Merkmal erhalten und werden gegebenenfalls neuen Nutzungen zugeführt.



Neue Arbeitsnutzungen werden primär in den **Arbeitsschwerpunkten** angesiedelt.



Bei ausgewiesenem Bedarf wird in den **Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten** zusätzlicher Raum für wirtschaftliche Aktivitäten zur Verfügung gestellt.



Neue Sportnutzungen sind im **Schwerpunkt Sport und Freizeit** konzentriert.



Dank attraktiven und direkten **ÖV-Verbindungen** (blau) sowie attraktiven und durchgängigen **Velohaupttrouten** (grün) sind die Anteile von ÖV und Veloverkehr hoch.

Die **ÖV-Drehscheiben** erster Priorität (Grenchen Süd) und zweiter Priorität (Grenchen Nord) ermöglichen eine effiziente kombinierte Mobilität.



Die Agglomeration Grenchen ist **mit den Nachbaragglomerationen** Biel/Lyss und Solothurn **eng vernetzt**.



Die **öffentlichen Räume** sind aufgewertet und weisen ein dichtes Fusswegnetz auf.



Vernetzte Grünachsen entlang der Bäche dienen der Natur und Erholungszwecken.



Der Landschaftsraum ist geprägt vom Kontrast zwischen der Jurakette und der Talebene mit der bekannten Grenchner Witi und bietet hochwertige und gut zugängliche **Naherholungsräume** mit einzelnen **Hotspots** (als Waben dargestellt).



Handlungsbedarf

Für eine Entwicklung im Sinne des Zukunftsbildes müssen Siedlungen verdichtet, Freiräume vernetzt und das Verkehrssystem weiterentwickelt werden.

Das AP4 Grenchen identifiziert **zwei Fokusräume**, die für die weitere Entwicklung der Agglomeration entscheidend sind und bei denen ein erhöhter Handlungsbedarf bei der Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung besteht:

- **Grenchen Süd und Arbeitsschwerpunkt Neckarsulm inklusive dem Freizeit- und Sportcluster**
- **Bahnhof und Zentrum von Lengnau mit ESP Lengnaumoos** – dieser Fokusräum liegt im Kanton Bern.

Teilstrategien

Die Teilstrategie **Siedlung** zielt auf eine Siedlungsentwicklung nach innen bei gleichzeitiger Verbesserung der Siedlungsqualität. Die Ansiedlung von Unternehmen ist regional zu koordinieren, Arbeitsschwerpunkte sind zu fördern.

Die Teilstrategie **Landschaft** fokussiert auf die Freihaltung der offenen Landschaft und die Attraktivierung der Räume Aareufer und Grenchenberg.

Die Teilstrategie **Verkehr** basiert auf der 4V-Strategie – Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen. Beim MIV ist die Erreichbarkeit durch einen vielschichtigen VM-Ansatz zu verbessern, Strassenräume sind siedlungsverträglich umzugestalten. Das ÖV-Angebot wird auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt und optimiert. Es wird ein durchgehendes und attraktives Netz für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen und die kombinierte Mobilität gefördert.

Massnahmen

Die Massnahmen im Bereich **Siedlung** betreffen die Festlegung und Realisierung der Entwicklungsgebiete, die Stärkung der Zentren und die Vernetzung der Frei- und Grünräume.

Im Bereich **Landschaft** steht die Aufwertung und Verbesserung der Erschliessung der Erholungsgebiete (Grenchenberg sowie Aareufer mit Bootshafen) im Fokus.

Bei den Massnahmen im **Verkehr** geht es vor allem um die Schaffung siedlungsverträglicher Strassenräume, die Attraktivierung des ÖV-Angebots und der ÖV-Knotenpunkte sowie um Verbesserungen des Fuss- und Velowegnetzes und um Massnahmen zur Förderung der multimodalen Mobilität.

Die beiden Fokusräume weisen eine hohe Massnahmendichte auf und werden näher vorgestellt (die Aufzählung der Massnahmen ist dabei nicht abschliessend):

- **Grenchen Süd und Arbeitsschwerpunkt Neckarsulm inklusive dem Freizeit- und Sportcluster:** Im Gebiet Grenchen Süd besteht Potenzial für Umstrukturierungen und Verdichtungen. Direkt angrenzend befindet sich der grösste Arbeitsschwerpunkt der Agglomeration sowie der Schwerpunkt Sport und Freizeit. Wichtige Massnahmen in diesem Fokusraum sind die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts, die Gesamtaufwertung des Bahnhofs Grenchen Süd als multimodale Drehscheibe und die Schaffung einer attraktiven Direktverbindung für den Fuss- und Veloverkehr zum Bahnhof Grenchen Süd und zum Zentrum.
- **Bahnhof und Zentrum von Lengnau mit ESP Lengnaumoos:** In der Berner Gemeinde Lengnau soll das Siedlungsgebiet am Bahnhof und im Zentrum aufgewertet und verdichtet werden. Dazu wird der Bahnhofplatz ausgebaut und ein direkter Busanschluss realisiert. Der Strassenraum auf der Solothurn-Bürenstrasse wird siedlungsverträglich umgestaltet. Weiter wird die ÖV-Erschliessung des ESP Lengnaumoos verbessert.

Die Kosten der Verkehrsmassnahmen des AP4 Grenchen belaufen sich auf rund 50 Millionen Franken, davon rund 15 Millionen im A-Horizont und rund 35 Millionen im B-Horizont. Auf die Berner Gemeinde Lengnau entfällt im A-Horizont die Massnahme «Veloverbindung Feldweg-Schützenmattweg» (mit Kosten von 0.5 Mio. Franken.) Auf den B-Horizont entfallen die MIV-Massnahme «Betriebs- und Gestaltungskonzept Solothurn-/Bürenstrasse» (3 Mio. CHF) sowie die beiden Langsamverkehrsmassnahmen «Knotensanierung Büren-/Industriestrasse» und «Verbindung Krähenbergstrasse-Tannhofstrasse-Grenchen Nord» (je 0.5 Mio. CHF).

Umsetzung, Controlling

Der **Kanton Bern** als Träger der Berner AP fungiert auch **als Massnahmenträger** bei Vorhaben der vier Oberingenieurkreise des Tiefbauamts (TBA-OIK) auf Kantonsstrassen und kantonalen Velowegen sowie zusammen mit Transportunternehmungen teils bei ÖV-Massnahmen unter der Obhut des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV).

Die meisten Massnahmen sind jedoch unter der **Federführung der Gemeinden**, die sich zur fristgerechten Umsetzung der A-Massnahmen verpflichten, soweit es in ihrem Kompetenzbereich liegt. Die Leistungsvereinbarungen regeln die mit der Umsetzung verbundenen Rechte und Pflichten, sie sind Voraussetzung, dass Bundesbeiträge ausgerichtet werden können.

Grundsätzlich sind die Träger für die Planung und Realisierung ihrer Massnahmen verantwortlich. Die **kantonsweite Aufsicht über die Umsetzung** der vom Bund mitfinanzierten Massnahmen obliegt dem Dienstleistungszentrum des Tiefbauamts (TBA-DLZ). Es agiert dabei unter anderem als Drehscheibe zwischen Bund, kantonalen Stellen, Regionen, Gemeinden sowie Transportunternehmen des ÖV und stellt das Umsetzungscontrolling sicher.

Auf Basis der verbindlichen kantonalen Richtlinie zur Umsetzung von Gemeindemasnahmen im Rahmen der AP und auf Anweisung des TBA-DLZ sorgen die Träger für die fristgerechte Einreichung der Gesuchsunterlagen zum Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen, der Angaben zum Controlling sowie der Schlussberichte und Schlussabrechnungen. Das TBA-DLZ prüft und bereinigt die eingegangenen Unterlagen in Absprache mit den Massnahmenträgern, reicht diese beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) ein, schliesst vertretend für den Kanton die Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund ab, verfügt die zusätzlichen Kantonsbeiträge an kommunale Massnahmen nach Art. 62 Strassengesetz und sorgt nach Genehmigung der Schlussabrechnungen durch das ASTRA für die Auszahlung der Bundes- und gegebenenfalls der Kantonsbeiträge an die Träger.

Das Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling des Bundes wird für Massnahmen und Teilmassnahmen gemäss den ASTRA-Richtlinien vollzogen. Zur Sicherstellung des Controllings nutzt das TBA-DLZ das **RGSK-Portal** des Kantons, eine **Datenbank** zur Unterstützung des Massnahmenmanagements, die zusammen mit anderen Kantonen eigens dafür entwickelt wurde. Die Erhebung der Angaben für das ordentliche Controlling erfolgt in der Regel im Frühjahr und Herbst. Bei kommunalen Massnahmen mit veranschlagten Kantonsbeiträgen über CHF 100'000 erfolgen zusätzliche Controllingrunden.

Organisation der Trägerschaft, Zuständigkeiten

Umsetzungs-kontrolle

RGSK-Portal

Stand der Umsetzung Massnahmen Verkehr

Gestützt auf die zwischen Bund und dem Kanton Bern abgeschlossenen Leistungsvereinbarungen zu den AP der 1., 2. und 3. Generation werden nachfolgend die **verpflichteten und bisher geleisteten Bundesbeiträge** im Rahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) **per 31. Dezember 2020** dokumentiert.

Die gemäss den Leistungsvereinbarungen zugesicherten maximalen Bundesbeiträge werden dabei differenziert in «noch nicht verpflichtet» (Finanzierungsvereinbarung ausstehend), «verpflichtet aber noch nicht ausbezahlt» (Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen) und «verpflichtet und ausbezahlt» (Teilauszahlungen sowie Auszahlungen aufgrund genehmigter Schlussabrechnungen).

Die geleisteten Bundesbeiträge gemäss der Kategorie «verpflichtet und ausbezahlt» verstehen sich exklusiv Mehrwertsteuer und inklusiv Teuerung, jene zu den beiden anderen Kategorien exklusiv Mehrwertsteuer und gemäss den Kostenständen der Leistungsvereinbarungen. Die damit einhergehende teuerungsbedingte Verzerrung wächst mit grösser werdendem Anteil an ausbezahlten Bundesbeiträgen, sie bleibt jedoch in vertretbarem Rahmen.

Für sämtliche in den AP3 pauschal mitfinanzierten Massnahmen wurden im Frühjahr 2020 Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und Kanton abgeschlossen. Die damit verpflichteten Beiträge werden nachfolgend als verpflichtet berücksichtigt.

AP Bern

Von den durch den Bund mit der Leistungsvereinbarung zum **AP1 Bern** maximal zugesicherten 148.9 Mio. CHF waren Ende 2020 mit 46.1 Mio. CHF knapp ein Drittel ausbezahlt und weitere gut zehn Prozent mittels Finanzierungsvereinbarungen verpflichtet. Die noch nicht verpflichteten 58 Prozent entfallen überwiegend auf die beiden Grossprojekte «Tram Ostermundigen/Rüti» und «Umstellung Buslinie 10 nach Köniz/Schliern».

Noch weiter fortgeschritten ist das **AP2 Bern**. Von den vom Bund zugesicherten 304.6 Mio. CHF waren Ende 2020 rund 222 Mio. CHF verpflichtet und mit 63.5 Mio. CHF rund ein Fünftel ausbezahlt. Für die sechs Prozent noch nicht verpflichteten Beiträge sind bereits weitere Beitragsgesuche pendent.

Von den für das **AP3 Bern** vom Bund maximal zugesicherten 90.9 Mio. CHF war Ende 2020 erst ein kleiner Betrag ausbezahlt und rund ein Viertel verpflichtet.



Bundesbeiträge
AP Bern ►

AP Bern	Bundesbeiträge gem. Leistungsvereinbarung		davon noch nicht verpflichtet		davon verpflichtet aber noch nicht ausbezahlt		davon verpflichtet und ausbezahlt	
	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%
1. Generation	148.9	100.0%	87.0	58.4%	15.9	10.7%	46.1	31.0%
2. Generation	304.6	100.0%	18.8	6.2%	222.3	73.0%	63.5	20.8%
3. Generation	90.9	100.0%	66.9	73.6%	22.7	24.9%	1.4	1.5%

Gemäss der Leistungsvereinbarung zum **AP1 Biel/Lyss** werden seitens Bund maximal 20.9 Mio. CHF zugesichert. Davon waren per Ende 2020 mit 6.5 Mio. CHF rund ein Drittel ausbezahlt und weitere vierzehn Prozent mittels Finanzierungsvereinbarungen verpflichtet. Knapp 55 Prozent der Beiträge sind noch nicht verpflichtet, es sind jedoch mehrere Beitragsgesuche mit beantragten Bundesbeiträgen von 1.0 Mio. CHF pendent.

Von den für das **AP2 Biel/Lyss** maximal zugesicherten 5.8 Mio. CHF waren per Ende 2020 rund zehn Prozent ausbezahlt und weitere 27 Prozent mittels Finanzierungsvereinbarungen verpflichtet. Für einen wesentlichen Teil der knapp 63 Prozent noch nicht verpflichteten Bundesbeiträge werden voraussichtlich 2021 Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden können.

Für das **AP3 Biel/Lyss** konnten bisher die Beiträge an die pauschal mitfinanzierten Massnahmen verpflichtet werden.

AP Biel/Lyss	Bundesbeiträge gem. Leistungsvereinbarung		davon noch nicht verpflichtet		davon verpflichtet aber noch nicht ausbezahlt		davon verpflichtet und ausbezahlt	
	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%
1. Generation	20.9	100.0%	11.4	54.8%	2.9	13.9%	6.5	31.2%
2. Generation	5.8	100.0%	3.6	62.6%	1.6	27.6%	0.6	9.7%
3. Generation	7.2	100.0%	2.2	30.4%	5.0	69.6%	0.0	0.0%

AP Biel/Lyss



◀ Bundesbeiträge
AP Biel/Lyss

Die realisierte und abgerechnete kantonale Massnahme «Bypass Thun Nord» - flankiert von mehreren kommunalen Massnahmen - ist das prägende Element im **AP1 Thun**. Dies schlägt sich insbesondere in der Bilanz der ausbezahlten Bundesbeiträge nieder. Von den maximal zugesicherten 45.2 Mio. CHF konnten mit 36.3 Mio. CHF bereits über 80 Prozent der Bundesbeiträge ausbezahlt werden. Dabei wurde der Bypass Thun Nord kostengünstiger als ursprünglich angenommen realisiert, so dass der maximal zugesicherte Bundesbeitrag nicht voll beansprucht wurde. Rund fünfzehn Prozent der Beiträge wurden noch nicht verpflichtet.

Gemäss Leistungsvereinbarung zum **AP2 Thun** sichert der Bund maximal 10.4 Mio. CHF zu, wovon per Ende 2020 erst rund sechs Prozent ausbezahlt und weitere vier Prozent verpflichtet werden konnten.

Von den vom Bund maximal zugesicherten 2.7 Mio. CHF für das **AP3 Thun** sind bereits rund ein Viertel im Rahmen von Teilzahlung ausbezahlt und weitere zwanzig Prozent verpflichtet worden. Für die bereits realisierte Massnahme «Thun, Umbau Knoten Berntorplatz» wird dem ASTRA demnächst die Schlussabrechnung eingereicht.

AP Thun	Bundesbeiträge gem. Leistungsvereinbarung		davon noch nicht verpflichtet		davon verpflichtet aber noch nicht ausbezahlt		davon verpflichtet und ausbezahlt	
	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%
1. Generation	45.2	100.0%	6.9	15.4%	2.0	4.4%	36.3	80.2%
2. Generation	10.4	100.0%	9.3	89.5%	0.5	4.4%	0.6	6.1%
3. Generation	2.7	100.0%	1.5	56.5%	0.5	20.4%	0.6	23.1%

AP Thun



◀ Bundesbeiträge
AP Biel/Lyss

Im Rahmen des **AP1 Burgdorf** sind fast alle Massnahmen und Teilmassnahmen umgesetzt und abgerechnet. Von den maximal zugesicherten 3.7 Mio. CHF Bundesbeiträgen sind mit 2.8 Mio. CHF rund 76 Prozent bereits ausbezahlt und weitere achtzehn

AP Burgdorf

Prozent verpflichtet. Hier gilt es anzumerken, dass einige Massnahmen kostengünstiger realisiert werden konnten und somit nicht der maximale Bundesbeitrag beansprucht werden wird. Die restlichen knapp sechs Prozent entfallen auf eine noch zu bestimmende Ersatzmassnahme aus dem Konzept LV A-Liste.

Von den maximal 5.7 Mio. CHF Bundesbeiträgen für das **AP2 Burgdorf** sind erst knapp sieben Prozent ausbezahlt oder verpflichtet. Für das Grossprojekt «Neuer Busbahnhof und Bahnhofplatz Burgdorf» wurde das Beitragsgesuch zwar bereits im Herbst 2017 eingereicht. Wegen Einsprachen lag aber auch Ende 2020 noch keine Baubewilligung vor. Allein der Abschluss dieser Finanzierungsvereinbarung wird weitere rund 40 Prozent der zugesicherten Bundesbeiträge verpflichten.

Von den maximal 18.8 Mio. CHF Bundesbeiträgen für das **AP3 Burgdorf** ist noch keine abgeschlossen. Immerhin sind knapp zwanzig Prozent bereits verpflichtet.



Bundesbeiträge
AP Burgdorf ►

AP Burgdorf	Bundesbeiträge gem. Leistungsvereinbarung		davon noch nicht verpflichtet		davon verpflichtet aber noch nicht ausbezahlt		davon verpflichtet und ausbezahlt	
	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%
1. Generation	3.7	100.0%	0.2	6.1%	0.7	18.1%	2.8	75.8%
2. Generation	5.7	100.0%	5.4	93.5%	0.1	1.5%	0.3	5.0%
3. Generation	18.8	100.0%	15.2	80.8%	3.6	19.2%	0.0	0.0%

AP Langenthal

Die Agglomeration Langenthal umfasst lediglich eine Gemeinde, für die erst in der 2. Generation eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen wurde. Das **AP2 Langenthal** erhält für acht voneinander abhängige Massnahmen im ESP Bahnhof Langenthal maximal 11.9 Mio. CHF Bundesbeiträge. Diese kommunalen Massnahmen sind zudem mit dem Bahnhofumbau der SBB verknüpft. Obwohl die Projektierung auf Kurs ist und das Volk dem Rahmenkredit bereits zugestimmt hat, konnten noch keine Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden.

Für das **AP3 Langenthal** sichert der Bund maximal 11.1 Mio. CHF zu. Es umfasst nebst einer Einzelmassnahme vor allem Pauschalmassnahmen, für die rund 80 Prozent der Bundesbeiträge verpflichtet sind. Bis Ende 2020 wurden noch keine Beiträge ausbezahlt.



Bundesbeiträge
AP Langenthal ►

AP Langenthal	Bundesbeiträge gem. Leistungsvereinbarung		davon noch nicht verpflichtet		davon verpflichtet aber noch nicht ausbezahlt		davon verpflichtet und ausbezahlt	
	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%
2. Generation	11.9	100.0%	11.9	100.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%
3. Generation	11.1	100.0%	2.2	20.2%	8.8	79.8%	0.0	0.0%

AP Interlaken

Das **AP1 Interlaken** ist zu einem grossen Teil umgesetzt. Von den vom Bund zugesicherten maximal 5.1 Mio. CHF sind mit 3.0 Mio. CHF knapp 60 Prozent ausbezahlt. Die 41 Prozent noch nicht verpflichteten Beiträge vermitteln allerdings ein falsches Bild der tatsächlich weit fortgeschrittenen Umsetzung. Eine Massnahme wurde vollständig durch den Kanton finanziert und andere konnten kostengünstiger als ursprünglich angenommen realisiert werden. Somit wird ein substanzieller Anteil der Bundesbeiträge nicht in Anspruch genommen.

Auch das **AP2 Interlaken** befindet sich auf Kurs. Von den vom Bund zugesicherten maximal 6.8 Mio. CHF sind mit 3.0 Mio. CHF rund 45 Prozent der Beiträge ausbezahlt

und weitere 47 Prozent verpflichtet. Die verbleibenden, noch nicht verpflichteten Bundesbeiträge von knapp neun Prozent entfallen auf eine Massnahme, für die das Finanzierungsgesuch voraussichtlich 2021 eingereicht werden kann. Somit werden 2022 sämtliche Massnahmen aus der 2. Generation in Umsetzung oder abgeschlossen sein.

Interlaken verzichtete auf die Eingabe eines AP der 3. Generation.

AP Interlaken	Bundesbeiträge gem. Leistungsvereinbarung		davon noch nicht verpflichtet		davon verpflichtet aber noch nicht ausbezahlt		davon verpflichtet und ausbezahlt	
	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%
1. Generation	5.1	100.0%	2.1	40.8%	0.0	0.0%	3.0	59.2%
2. Generation	6.8	100.0%	0.6	8.6%	3.2	46.8%	3.0	44.6%



◀ Bundesbeiträge
AP Interlaken

Stand der Umsetzung Massnahmen Siedlung und Landschaft

Die Umsetzung der Massnahmen Siedlung und Landschaft liegt in der Zuständigkeit der Gemeinden respektive der Regionen. Die meisten Massnahmen wurden zeitlich wie geplant umgesetzt. Dies hängt auch damit zusammen, dass es sich bei vielen Massnahmepaketeten um eigentliche Daueraufgaben handelt (z.B. Wohnschwerpunkte und Arbeitsschwerpunkte realisieren), die in den einzelnen Generationen dann mit Teilmassnahmen konkretisiert werden (z.B. Realisierung eines spezifischen Wohnschwerpunktes im A-Horizont).

Eine zeitliche Verzögerung oder gar Sistierung gibt es nur bei einzelnen Massnahmen. Zeitliche Verzögerungen hängen teilweise damit zusammen, dass veränderte Rahmenbedingungen wie die Anpassung des Raumplanungsgesetzes oder des kantonalen Richtplans dazu geführt haben, dass mit der konkreten Umsetzung zugewartet wurde.

Abkürzungen

AGB	Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
AP	Agglomerationsprogramm
AP1-5	Agglomerationsprogramm der jeweiligen Generation
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AZB	Arbeitszonenbewirtschaftung
BauG	Baugesetz des Kantons Bern
BAV	Bundesamt für Verkehr
BeSA	Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen gemäss Anhang 4 der MinVV. Die darin aufgeführten Gemeinden gelten als beitragsberechtigt im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr.
BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BUGAW	Bauliche Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf
BYBO	Bypass Bern Ost
DA	Daueraufgabe
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FFF	Fruchtfolgefleichen
GA	Grundanforderung
GVM	Gesamtverkehrsmodell
IRK	Investitionsrahmenkredit
KRP	Kantonaler Richtplan
LV	Langsamverkehr
MB	Massnahmenblatt
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme (MOCA-Indikatoren)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PUN	Pannestreifenumnutzung
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn

RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RKOO	Regionalkonferenz Oberland-Ost
RPG	Eidg. Raumplanungsgesetz
RGSK	Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
SAZ	Strategische Arbeitszone
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SG	Strassengesetz des Kantons Bern
SNP	Strassennetzplan
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm des Bundes
SW	Sachplan Veloverkehr
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
TBA-DLZ	Dienstleistungszentrum des Tiefbauamts
TBA-OIK	Oberingenieurkreise des Tiefbauamts
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
VM	Verkehrsmanagement
VZÄ	Vollzeitäquivalent
WMK	Wohn-, Misch- und Kernzonen

