

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2021

Agglomerationsprogramm Bern 4. Generation

Mitwirkungsbericht (31. Januar bis 15. Mai 2020)



Verabschiedet von den Kommissionen Raumplanung und Verkehr

Impressum

Herausgeberin

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Bearbeitung

Martin Moser (GPL)
Andrea Schemmel (Stv. GPL)
Rebekka Christ
Timo Krebs

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	4
1.1 Ziele und Aufgaben RGSK	4
1.2 Einordnung der Mitwirkung in den RGSK-Prozess	4
2 Auswertung der Mitwirkung: allgemeiner Überblick	6
2.1 Beteiligung	6
2.2 Fragestellungen	7
2.3 Auswertung der Mitwirkungseingaben	8
3 Hauptkritikpunkte aus der Mitwirkung und erfolgte Bereinigung	9
3.1 Übergeordnete Themen	9
3.2 Siedlung und Landschaft	13
3.3 Verkehr allgemein	15
3.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	17
3.5 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	18
3.6 Langsamverkehr (LV)	18
3.7 Nachfrageorientierte Mobilitätsmassnahmen (NM)	19
3.8 Kombinierte Mobilität (KM)	19
4 Fazit	20
5 Die weiteren Schritte	21
6 Eingegangene Stellungnahmen	22
6.1 Gemeinden (vgl. Anhang 1)	22
6.2 Ämter (vgl. Anhang 2)	24
6.3 Organisationen und Transportunternehmen (vgl. Anhang 3)	26
6.4 Parteien (vgl. Anhang 4)	28
6.5 Unternehmen und Privatpersonen (vgl. Anhang 5)	30

Anhänge

Anhang 1: Detailauswertung Mitwirkungseingaben Gemeinden

Anhang 2: Detailauswertung Mitwirkungseingaben Ämter

Anhang 3: Detailauswertung Mitwirkungseingaben Organisationen und Transportunternehmen

Anhang 4: Detailauswertung Mitwirkungseingaben Parteien

Anhang 5: Detailauswertung Mitwirkungseingaben Unternehmen und Privatpersonen

Die Anhänge 1 bis 5 sind elektronisch verfügbar unter www.bernmittelland.ch.

1 Einleitung

1.1 Ziele und Aufgaben RGSK

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM hat das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der dritten Generation (RGSK 2021) ab Anfang 2019 erarbeitet. Es baut auf dem RGSK der zweiten Generation (RGSK II) aus dem Jahr 2017 auf.

Mit dem RGSK werden die Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung im Perimeter der RKBM mittel- bis langfristig aufeinander abgestimmt. Dabei sind regionale raumplanerische Entwicklungsvorstellungen nach einer kantonsweit einheitlichen Methodik (gemäss Leitfaden «RGSK Handbuch») zu erarbeiten und darzustellen.

Als übergeordnete Zielsetzung wird mit dem RGSK eine nachhaltige Gesamtentwicklung der Region Bern-Mittelland angestrebt, die dem raumplanerischen Paradigmenwechsel der Siedlungsentwicklung nach innen Rechnung trägt, den Verkehr lenkt und die landschaftlichen Qualitäten sichert. Obschon nicht alle Gemeinden gleichermassen direkt von konkreten Massnahmen betroffen sind, sollen die Bevölkerung und die Wirtschaft im gesamten Perimeter von den ermöglichten Entwicklungen profitieren. Die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit der wichtigen Arbeitsplatzgebiete, genügend Entwicklungspotenzial für die Bereiche Wohnen und Arbeiten sowie die Erhaltung einer weitgehend intakten Landschaft tragen zusammen mit weiteren Faktoren zu einer prosperierenden Wirtschaft und zum Wohlstand in der gesamten Region bei.

Das RGSK 2021 beinhaltet gleichzeitig das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern der vierten Generation. Seine Erarbeitung stützt sich auf die «Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr» (RPAV) vom 13. Februar 2020 des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE).

1.2 Einordnung der Mitwirkung in den RGSK-Prozess

Das RGSK wird im Vierjahresrhythmus überarbeitet. Der Start der Arbeiten für das RGSK 2021 erfolgte im Januar 2019 mit dem Versand von Umfrageunterlagen zu den RGSK-Massnahmen an Gemeinden und weitere Massnahmenträger. Erstmals wurde für das vorliegende RGSK auch eine erweiterte Gemeindepartizipation durchgeführt. Ziel war die Konsolidierung der Inhalte mit den Gemeinden, eingeladen waren Vertreter/innen aus Planung und Politik. Der Einbezug der Gemeinden fand in Form von Workshops in den sieben RKBM-Sektoren im Sommer und Herbst 2019 statt. Hier wurden Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen diskutiert.

Mit der Überarbeitung des RGSK wurden themenspezifisch verschiedene Planungsbüros beauftragt. Unter der Gesamtprojektleitung der RKBM wurden die Zwischenresultate aus den einzelnen Bereichen regelmässig unter allen Auftragnehmenden koordiniert. Kantonsvertreter/innen nahmen an Meilensteinsitzungen teil, an denen Zwischenresultate aus fachlicher Sicht diskutiert wurden. Die Beurteilung der Inhalte aus politischer Perspektive sowie die Freigabe des Mitwirkungs dossiers erfolgten durch die eng in den Prozess einbezogenen Kommissionen Raumplanung und Verkehr der RKBM.

Ein erster Meilenstein im Erarbeitungsprozess war der Start der öffentlichen Mitwirkung am 31. Januar. Das Ende der Mitwirkung war ursprünglich für den 4. April terminiert. Die RKBM erreichten

während des corona-bedingten Lockdowns im Frühling 2020 jedoch viele Anträge auf Verlängerung der Mitwirkung. Daraufhin erwirkte die RKBM beim Kanton eine Verlängerung der Eingabefrist für das nun vorliegende Vorprüfungsdossier bis zum 31. August. Die Gemeinden erhielten so bis zum 15. Mai Zeit für ihre Eingaben.

2 Auswertung der Mitwirkung: allgemeiner Überblick

2.1 Beteiligung

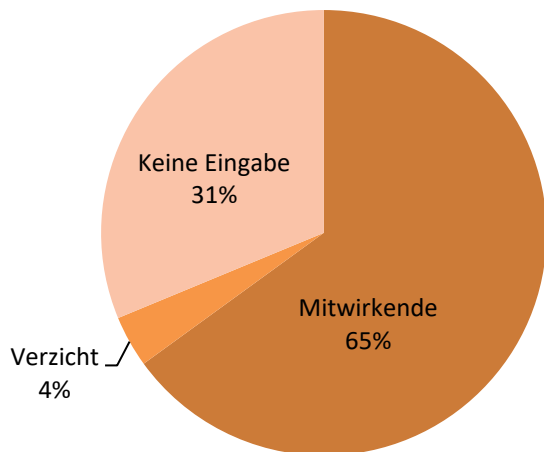
Im Rahmen der Mitwirkung sind insgesamt 117 Eingaben eingereicht worden:

- ▶ 52 Gemeinden
- ▶ 36 Organisationen und Institutionen, inkl. Transportunternehmen
- ▶ 17 Regional- und Ortsparteien
- ▶ 6 Ämter
- ▶ 4 Unternehmen und 2 Privatpersonen

69 Prozent der RKBM-Gemeinden haben sich an der Mitwirkung beteiligt. Sie repräsentieren 93 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner im Perimeter der RKBM.

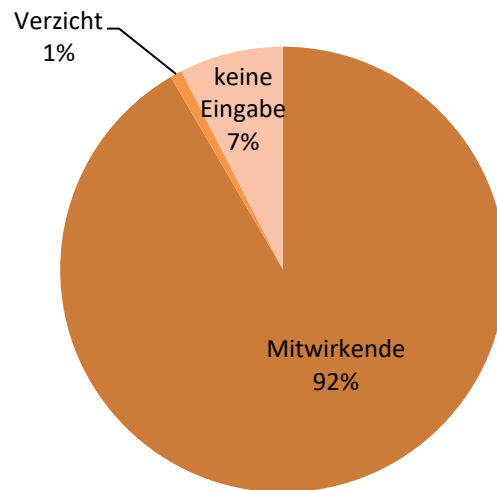
Teilnehmende Gemeinden

Absolut (Basis: 77 Gemeinden)



Proportional zur Bevölkerung

(Basis: ca. 407'000 Einwohner/innen)



2.2 Fragestellungen

Für die Mitwirkung wurde ein Fragebogen (elektronisch verfügbares Formular) mit den 19 im Folgenden aufgeführten Fragen erstellt.

- ▶ Frage 1: Sind Aufbau und Inhalt des RGSK 2021 / AP 4 nachvollziehbar? (Bericht RGSK 2021 / AP 4)?
- ▶ Frage 2: Sind Sie mit den Ausführungen im Kapitel «Stand der Umsetzung» (Bericht RGSK 2021 / AP 4, Kapitel 2) einverstanden?
- ▶ Frage 3: Sind Sie mit den Ausführungen im Kapitel «Situations- und Trendanalyse» (Bericht RGSK 2021 / AP 4, Kapitel 3) einverstanden?
- ▶ Frage 4: Sind Sie mit den Zielen im Kapitel «Zukunftsbild» (Bericht RGSK 2021 / AP 4, Kapitel 4) einverstanden?
- ▶ Frage 5: Sind Sie mit den Aussagen im Kapitel «Handlungsbedarf» (Bericht RGSK 2021 / AP 4, Kapitel 5) einverstanden?
- ▶ Frage 6: Sind Sie mit den Stossrichtungen im Kapitel «Strategien» (Bericht RGSK 2021 / AP 4, Kapitel 6) einverstanden?
- ▶ Frage 7: Gibt es konkrete Massnahmen oder Themen, mit denen Sie grundsätzlich nicht einverstanden sind?
- ▶ Frage 8: Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema Siedlung (S-1 bis S-7, Massnahmenblätter) einverstanden?
- ▶ *Frage 9, nur an Gemeinden: Massnahmen Siedlung S-3, S-4 und S-5: Geben die Listen der Massnahmenblätter die Absichten der Gemeinde wieder?*
- ▶ *Frage 10, nur an Gemeinden: Massnahmen Siedlung S-3 und S-5: Haben Sie uns alle Schwerpunkte (S-3) und Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (S-5) > 1 ha beantragt, für die Sie eine Aufnahme ins RGSK 2021 / AP 4 wünschen?*
- ▶ *Frage 11, nur an Gemeinden: Massnahmen Siedlung S-3-, S-5- und (bereits auf den Massnahmenkarten eingezeichnete) S-4-Gebiete: Haben Sie Gebiete mit Unterstützungsbedarf im Rahmen des neuen RKBM-Beratungsangebots SEin (Unterstützung bei Prozessfragen und bei der Mobilisierung)?*
- ▶ Frage 12: Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema Landschaft – L-1 bis L-8, Massnahmenblätter – einverstanden?
- ▶ Frage 13: Sind Sie mit den einzelnen Gebieten der Landschaftsmassnahmen – L-1 bis L-8, Massnahmenblätter – einverstanden?

- ▶ Frage 14: Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema motorisierter Individualverkehr (MIV) einverstanden?
- ▶ Frage 15: Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema öffentlicher Verkehr (ÖV) einverstanden?
- ▶ Frage 16: Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema Fuss- und Veloverkehr (LV) einverstanden?
- ▶ Frage 17: Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema nachfrageorientierte Massnahmen (NM) einverstanden?
- ▶ Frage 18: Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema kombinierte Mobilität (KM) einverstanden?
- ▶ Frage 19: Weitere Bemerkungen zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2021 / AP 4.

2.3 Auswertung der Mitwirkungseingaben

Die Dokumentation und Detailauswertung aller Eingaben erfolgte anhand der 19 gestellten Fragen (vgl. Kapitel 2.2 oben). Aufgrund der hohen Anzahl Stellungnahmen und vor allem auch wegen der teils sehr umfangreichen Rückmeldungen umfassen die Detailauswertungen rund 450 Seiten.

Der vorliegende Mitwirkungsbericht wurde deshalb so konzipiert, dass für die interessierte Öffentlichkeit in angemessener Zeit eine Gesamtschau möglich ist – er fasst die wichtigsten (meistgenannten) Eingaben sowie den Umgang der RKBM mit ihnen zusammen (s. Kapitel 3).

Zusätzlich wurde zu allen Eingaben im Sinne der Transparenz einzeln Stellung genommen. Sie sind – nach Adressaten in fünf Dokumenten (Anhänge 1 bis 5) gegliedert – verfügbar auf der Website der RKBM (www.bernmittelland.ch).

Der wichtigste Schritt im Rahmen der Mitwirkungsauswertung bestand darin, die Vielzahl an Rückmeldungen zu strukturieren und zu ordnen sowie thematisch zusammenzufassen. Mit diesem Zwischenschritt wurden die im Kapitel 3 aufgeführten Hauptkritikpunkte herauskristallisiert.

Die zwischen Mitwirkung und Vorprüfung erfolgte Bereinigung des RGSK 2021 hat sich vornehmlich mit diesen Hauptkritikpunkten befasst. Die Art und Weise des Umgangs – ob die Bereinigung erfolgt ist oder wenn nein, weshalb nicht – wird ebenfalls im Kapitel 3 dargelegt.

3 Hauptkritikpunkte aus der Mitwirkung und erfolgte Bereinigung

In der folgenden Tabelle wird der Umgang mit den wichtigsten, d. h. häufigsten oder grundlegendsten Anliegen dargestellt. Die Tabelle ist gegliedert nach:

- ▶ **Spalte «Nr»:**
Das Thema wird nummeriert, damit Verweise möglich sind.
- ▶ **Spalte «Thema/Antrag/Feststellung»:**
Häufig und sehr häufige Anregungen werden nach Thema zusammengefasst.
- ▶ **Spalte «Umgang»:** Hier wird der Umgang mit den Eingaben definiert:
1 = Umsetzen
2 = Bereits umgesetzt, keine Anpassung nötig
3 = Nicht umsetzen, Haltung wird nicht geteilt
4 = Kenntnisnahme
5 = Teilweise umsetzen
- ▶ **Spalte «Antwort im MW-Bericht»:**
Hier wird die Erläuterung zum Umgang mit dem Thema geliefert.

3.1 Übergeordnete Themen

Nr.	Thema/Antrag/Feststellung	Umgang	Antwort im Mitwirkungsbericht
1	Coronavirus: Das Prinzip der Dichte und Lenkung der Entwicklung auf die Agglomerationen sowie die Ausrichtung auf den ÖV werden hinterfragt.	5	Die Corona-Krise hat eine Vielzahl von Fragen aufgeworfen, von denen viele verkehrs- oder raumplanungsrelevant sind: Risiken der Dichte, (räumliche) Gestaltung des sozialen Zusammenlebens bei «physical distancing», Chancen und Grenzen von Homeoffice und digitalen Zusammenarbeitsmöglichkeiten, zukünftiger Umgang mit pandemiefälligen Strukturen wie ÖV, MIV-Ausbauten, Schulen, Parkplätzen, Krankenhäusern, Seniorenheimen, Bedeutung von Fruchtfolgeflächen etc. Die RKBM wird sich in den kommenden Monaten damit befassen, für welche dieser Fragen sich Lösungsbeiträge auf regionaler Ebene anbieten.
2	Umfang der Unterlagen: Das RGSK ist zu umfangreich und zu technisch, und die Mitwirkenden hatten zu wenig Zeit, um sich mit der Vorlage auseinanderzusetzen. Der Verzicht aufs WebGIS wird kritisiert.	1	Der Aufbau und der Inhalt des RGSK/Agglomerationsprogramms richten sich nach den Vorhaben von Bund und Kanton. WebGIS: Die Kritik wird entgegengenommen. Ab dem nächsten RGSK wird wieder ein WebGIS zur Verfügung stehen.
3	Begrifflichkeiten: Uneinheitliche Begrifflichkeiten (Bsp. Fokusräume, Grand Projects, ESP etc.)	1	Die Begriffe werden im Genehmigungsdossier vereinheitlicht.

4	<p>Behördenverbindlichkeit: Der Begriff ist zu wenig klar (Bedeutung für Gemeinden?), und es ist nicht ersichtlich, welche Teile behördenverbindlich sind.</p>	1	<p>Behördenverbindlich sind die Kapitel 4 (Zukunftsbild) und 6 (Strategien). Der Begriff wird im Bericht präziser erklärt. Die Markierung der behördenverbindlichen Teile im Bericht wurde analog zum RGSK II (grauer Balken am Seitenrand) vorgenommen.</p>
5	<p>Prognose Bevölkerungsentwicklung: Die Bevölkerungsprognose aus dem kantonalen GVM wird von diversen Gemeinden, Organisationen und Parteien angezweifelt – vor allem die Steigerungen im ländlichen Raum, aber auch in urbanen Kerngemeinden. Zum Teil wird befürchtet, dass das Mengengerüst von Siedlungsflächen auf einer zu hohen Prognose beruht und damit falsche Anreize zu Einzonungen setzt.</p>	2	<p>Die Höhe des im RGSK angenommenen Bevölkerungswachstums ist nicht als oberstes Ziel zu verstehen, sondern als erwartbare Entwicklung, auf welche man mit den richtigen Massnahmen gut vorbereitet sein will: Wenn das Wachstum eintrifft, soll es am richtigen (bereits bebauten bzw. zentralen) Ort stattfinden. Einzonungen wurden im Vergleich zu den vorherigen RGSK sehr sparsam vorgenommen (und auch nur vereinzelt gewünscht). Deshalb ist eine Entwicklung am falschen Ort nicht zu befürchten.</p>
6	<p>Kantonal und regional vorgesehene Bevölkerungswachstum entspricht zum Teil nicht den Absichten der Gemeinden: Das erwartete und angestrebte Bevölkerungswachstum wird von einzelnen urbanen Gemeinden nicht gewünscht. Einzelne ländliche Gemeinden pochen andererseits auf weitere Einzonungsmöglichkeiten und mehr Wachstum.</p>	3	<p>Der Kanton Bern lenkt mit dem Kantonalen Richtplan die Entwicklung in zentrale Räume. Die RKBM ist bei der Erarbeitung des RGSK gehalten, sich mit Kantons- und Bundesvorgaben abzustimmen. Ohne Berücksichtigung dieser Vorgaben auf kommunaler Ebene wird das RGSK/AP beim Bund keine oder kaum Beiträge auslösen können.</p> <p>Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK bildet nicht die einzelnen politische Entscheide der Gemeinden im Bereich Raumplanung ab, sondern eine übergeordnete, gesamtregionale Strategie, die auf Basis der erwarteten quantitativen Entwicklung bodensparend und mit dem Verkehr abgestimmt ist. Um diese gesamtregionale Strategie umzusetzen, ist es notwendig, dass zentralere Gemeinden mehr Wachstum aufnehmen als Randgemeinden.</p> <p>Der Fachbereich Raumplanung steht ab Herbst 2021 mit dem Beratungsangebot SEin Gemeinden auf Nachfrage für die Mobilisierung von Vorranggebieten aus dem RGSK unterstützend zur Seite.</p>
7	<p>Klimawandel: Das Thema wird nicht genügend behandelt.</p>	1	<p>Klimaschonende Raum- und Verkehrsplanung sind bereits im RGSK II als Ziel der RKBM aufgeführt und finden Niederschlag in zahlreichen Massnahmen: Schutz von Kulturlandschaften, umfangreiche Landschaftsmassnahmen, Verhinderung von Zersiedelung, Koppelung der Siedlungsentwicklung an den</p>

			<p>öffentlichen Verkehr, Nutzungsgemischte Siedlungsgebiete.</p> <p>Der weitergehende Handlungsbedarf wird aber anerkannt und als Selbstauftrag entgegengenommen. Aufgrund der übergeordneten Bedeutung wird die RKBM eine Regionale Klimastrategie erarbeiten (siehe nachfolgende Rubrik).</p>
8	<p>Regionales Engagement</p> <p>In der Mitwirkung zeigt sich erfreulicherweise eine Vielzahl an raumplanerischen Themen, bei denen ein regionales Engagement als Mehrwert betrachtet werden würde.</p>	5	<p>Die RKBM hat sich – gestützt auf ihre finanziellen und personellen Ressourcen – primär auf die gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben zu konzentrieren. Bei der Annahme weiterer Aufgaben priorisiert die RKBM nach «Leidensdruck» der Gemeinden und Kosten-Nutzen-Wirkung des beantragten Engagements.</p> <p>Im Rahmen der Mitwirkung zum RGSK 2021 wünschen die Gemeinden ein regionales Engagement bei der Erreichung der Klimaziele, der Förderung des Gewerbes, der Bereitstellung von Sportstätten und der Kompensation von FFF. Diese Anträge werden umgesetzt.</p> <p>Bei weiteren Anträgen – Siedlungsränder, Wohnraumstrategie, preisgünstiger Wohnraum, Schulraumplanung, autoarmes Wohnen – erschliesst sich aus Sicht der RKBM der Zusatznutzen einer regionalen Betrachtung (gegenüber einer kommunalen) auf Basis der Eingaben noch nicht. Auf diese Anträge wird vorerst nicht eingegangen.</p>
9	<p>Regionale Klimastrategie</p>	1	<p>Wird als Selbstauftrag ins RGSK als Massnahmenblatt aufgenommen. Ziel ist die Erarbeitung einer übergeordneten Strategie. Grund: Die Region hat die ideale Flughöhe für Aussagen und Massnahmen in diesem Bereich.</p>
10	<p>Regionale Gewerbezone</p>	1	<p>Wird als Selbstauftrag ins RGSK aufgenommen. Grund: Die Verdrängung von Gewerbezone zugunsten wertschöpfungsstärkerer Nutzungen ist ein bekanntes Problem in zentralen Lagen.</p>
11	<p>Regionale Kompensation von FFF</p>	1	<p>Wird als Selbstauftrag ins RGSK aufgenommen. Grund: Hier könnte die regionale Flughöhe einen hohen Zusatznutzen bei der Siedlungsentwicklung am richtigen Ort stiften, indem eine Tauschbörse etabliert wird: Gemeinden, die nicht mehr einzonen dürfen, aber über räumlich geeignete Entwicklungsgebiete verfügen, könnten mit Gemeinden «tauschen», die über einzonbares Kulturland verfügen, davon aber nicht Gebrauch machen möchten.</p>
12	<p>Regionale Sportstättenplanung</p>	1	<p>Wird als Selbstauftrag ins RGSK aufgenommen. Gründe:</p>

			<p>1. Mangel bekannt und Anträge an die RKBM bereits von verschiedenen Seiten erfolgt.</p> <p>2. Gesetzesentwurf Kantonales Sportförderungsgesetz, KSFG, Art. 19.</p>
13	<p>Wirtschaftsthemen: Aus Wirtschaftskreisen sind kritische Stellungnahmen eingegangen. Es wird grundsätzlich ein stärkerer Bezug zur Wirtschaft und deren Bedürfnisse gefordert. Es werden beispielsweise konkrete Massnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Wirtschaft oder detaillierte Analysen der räumlichen Bedürfnisse von einzelnen Unternehmungen mit entsprechenden Folgerungen für zusätzliche Produktionsflächen, Erweiterungen etc. beantragt.</p>	5	<p>Diese Einschätzung wird nur zum Teil geteilt: Einzonungen von FFF für Arbeitszonen werden von der RKBM bei Standortgebundenheit unterstützt. Im Falle von (strassengebundenen, güterverkehrsorientierten, lärmintensiven und von Verdrängungstendenzen betroffenen) Industriezonen mit geringer Raumnutzerdichte soll gemäss Antrag der RKBM an den Kanton Bern auf eine ÖV-Gütekategorie verzichtet werden. Auf diese Weise werden die Bedürfnisse der Wirtschaft verstärkt berücksichtigt.</p> <p>Die bestehende kantonale Arbeitszonenbewirtschaftung hilft ebenfalls bei der Verflüssigung von Bauland für Arbeitszonen.</p> <p>In zentralen Lagen ist eine Verdrängung des Gewerbes zu beobachten. Die von den Gemeinden im Rahmen von Umfragen eingegebenen Vorranggebiete haben ihr «Mischungsverhältnis» Wohnen/Arbeiten im Verlauf der Zeit zuungunsten des Arbeitsanteils verändert. Es braucht daher weitere Gegenmassnahmen. Dem soll in Form von regionalen Gewerbebezogen Rechnung getragen (siehe oben) werden.</p>

3.2 Siedlung und Landschaft

	Thema/Antrag/Feststellung	Um-gang	Umgang im Rahmen Bereinigung
14	Siedlungsentwicklung nach innen: Die angebotsorientierte Siedlungsentwicklung wird mehrheitlich begrüsst.	4	Es ist erfreulich, dass das Engagement der Region in dieser Hinsicht anerkannt wird.
15	Allgemein: Verzicht auf Einzonungen zugunsten Innenentwicklung: Grossmehheitlich fordern die Gemeinden keine zusätzlichen Einzonungen.	4	Es ist erfreulich, dass das Engagement der Region in dieser Hinsicht anerkannt wird. Zu beachten ist, dass auch Einzonungen zur Siedlungsentwicklung nach innen beitragen. Nämlich dann, wenn sie im gut erschlossenen zentralen Siedlungsgebiet liegen.
16	Forderungen von Einzonungen in dezentralen Gebieten: Einige (wenige) Gemeinden fordern Einzonungen, damit ihre räumliche Entwicklung sichergestellt ist.	3	Das Prinzip der Entwicklung durch Einzonung ist seit 2013 gesetzlich durch die Entwicklung im Bestand abgelöst worden. Nur regional bedeutsame Gebiete können aufgenommen werden. Die Bedingungen gelten für alle Gemeinden gleichermassen. Die RKBM bietet Gemeinden bei Bedarf Umsetzungshilfe bei der Mobilisierung und Innenentwicklung. Kleinere Gemeinden haben häufig zentral gelegene, aber nicht der regulären Bauzone zugehörige Gebiete. Auch hier unterstützt die RKBM die Gemeinden auf Nachfrage bei der Auslotung der Innenentwicklungspotenziale.
17	Zentral gelegene Einzonungen werden zur Streichung beantragt: Einige Gemeinden des urbanen Kerngebiets lehnen im RGSK vorgenommene Einzonungen ab und beantragen deren Streichung.	3	Zentral gelegene Einzonungen sind regionalräumlich gesehen Innenentwicklung. Die RKBM unterstützt eine Streichung, sofern die Gemeinden die Bevölkerungsentwicklung (gemäss RGSK) mit Innenentwicklung nachweisen können. Ansonsten bleibt das jeweilige Gebiet im Koordinationsstand VO und mit Anmerkung «politisch nicht konsolidiert» im RGSK.
18	Zielgruppengerechte Planung: Die Region ist aufgerufen, bei der Siedlungsentwicklung nach innen darauf zu achten, dass diese nicht ausgenutzt wird, bloss um grössere Wohneinheiten zu erhalten, sondern vor allem, um zusätzliche Wohnungen zu gewinnen. Ebenso sollten preisgünstige Wohnungen nicht durch «supersanierte» Luxuswohnungen ersetzt werden.	2	Steigender Pro-Kopf-Verbrauch: Die raumplanerischen Effekte des steigenden Pro-Kopf-Verbrauchs von Wohnfläche sind der RKBM bekannt. Sie hängen von der jeweils angestrebten Zielgruppe ab. Welche Zielgruppen angestrebt werden, liegt nach dem Aufgabenverständnis der RKBM in der Kompetenz der Gemeinden, nicht der RKBM. Im Rahmen von Hochhauskonzept-Beratung und Beratung Innenentwicklung liefert die RKBM auf Nachfrage der Gemeinden aber bereits Input. Wohnungsnot und Wohnungsmangel: Das Problem ist der RKBM bewusst, betrifft allerdings nicht alle Gemeinden gleichermassen, sondern gemäss «Statistischem Atlas der Schweiz» die Kerngemeinden, die bereits Massnahmen treffen.

	Thema/Antrag/Feststellung	Um- gang	Umgang im Rahmen Bereinigung
19	Vorranggebiete Kulturlandschaft: Die im Massnahmenblatt geforderte sorgfältige Entwicklung wird von verschiedenen Organisationen begrüsst, von einigen als zu wenig lenkungswirksam eingeschätzt. Von anderen wird sie zur Streichung beantragt.	3	Die Anliegen neutralisieren sich gegenseitig. Der Schutz der Landschaft ist ein wichtiges Ziel. Die Biodiversität wird in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. Lockerungen sind nicht im Sinne von Landschaftsschutz und Artenerhalt.
20	Wildtierkorridore: Verschiedene Organisationen, Parteien und Gemeinden weisen auf die eher irreparable Zerschneidung bei Korridor L6-WT-2 hin, empfehlen eine Überprüfung des Sachplans Biodiversität mit Ausgleichskorridoren (Golfplatz Moosseedorf) bzw. die Unterstellung der Wildtierkorridore unter diesen Sachplan.	1	Die Wildtierkorridore werden aus dem RGSK entfernt. Gleichzeitig wird ein Antrag an den Kanton gestellt, im Zuge der nächsten Teilrevision des Sachplans Biodiversität den Wildtierkorridor im Raum Zollikofen zu entfernen und den Golfplatz Moosseedorf aufzunehmen.

3.3 Verkehr allgemein

Nr.	Thema/Antrag/Feststellung	Umgang	Umgang im Rahmen Bereinigung
21	Gesamtstrategie: Die Gesamtsicht ist teilweise schwer lesbar.	3	Die Gesamtstrategie zeigt die Strategie hinsichtlich aller Verkehrsträger abgestimmt auf den Siedlungsraum im Horizont 2040 als Zielbild auf und ist als solches als Gesamtverkehrsstrategie aufgebaut. Sie basiert auf der Mobilitätsstrategie 2040 sowie der darin enthaltenen 4V-Strategie (Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich gestalten – vernetzen). Die einzelnen Massnahmen zielen darauf ab, diese Strategie umzusetzen.
22	Steigende Freizeitmobilität: Parkplatzprobleme, Forderung nach ÖV-Anschluss etc.	5	Der Umgang mit der steigenden Freizeitmobilität muss erst noch auf regionaler Stufe analysiert werden, um entsprechende Studien und Planungen auszulösen.
23	Wirtschafts- und Pendlerverkehr usw.: Auf die verschiedenen Verkehrsarten wird zu wenig eingegangen.	3	Schwerpunkt des RGSK ist eine gesamthafte Verkehrssystembetrachtung mit dem Ziel eines funktionierenden und verträglichen Verkehrsnetzes. Die verschiedenen Verkehrsarten werden zwar bei den Zielsetzungen und Massnahmen berücksichtigt, sind jedoch nicht separat ausgewiesen. Dies würde zudem zusätzliche Analysen bedingen, was den Rahmen des RGSK sprengen würde.
24	Mobilitätsmanagement: Neben den Massnahmen in den Bereichen MIV, ÖV und LV fehlt das Mobilitätsmanagement (Parkplatzbewirtschaftung, Veloverleihsystem, Push-Faktoren, Homeoffice, Coworking Spaces, Elektromobilität etc.).	3	Als Teil des Mobilitätsmanagements ist auch das Verkehrsmanagement zu sehen (vgl. MIV unten). Die RKBM hat ein Projekt zum Mobilitätsmanagement im Arbeitsprogramm 2021 vorgesehen, das auf einer Zusammenarbeit mit Studierenden der ZHAW basiert. Ziel ist, dass die Gemeinden selbst Massnahmen aus einem Katalog umsetzen können und so ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement in ihrer Gemeinde einführen respektive fördern können.
25	Grundlagen und Verkehrsprognosen: Das Verkehrswachstum ist zu hoch.	4	Die Annahmen zum Verkehrswachstum basieren auf der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern und des Bundes. Für Gesamtbetrachtungen hält die RKBM weiterhin an der Verwendung dieser Grundlage fest. Das Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt jedoch gewisse Einflüsse, insbesondere Einschränkungen im bebauten Raum, nur bedingt richtig. In der konkreten Planung fliessen für die Verkehrsprognosen weitere Faktoren ein. Insbesondere im urbanen Kerngebiet ergeben sich tiefere künftige Verkehrszahlen, da Kapazitätserweiterungen aus räumlichen Gründen nicht realisierbar sind. Die prognostizierten Werte sind nicht als Ziel zu verstehen, sondern als zu erwartende Entwicklung des Verkehrs.

Nr.	Thema/Antrag/Feststellung	Umgang	Umgang im Rahmen Bereinigung
26	Zielorientierte/Nachfrageorientierte Planung: Die Planung ist eine Fortschreibung bestehender Trends und erfolgt nicht zielorientiert (z. B. aufgrund von Klimazielen).	2	Die Verkehrsprognosen sind Grundlagen/Annahmen und basieren auf dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern. Sie dienen als Basis, um verkehrliche Massnahmen zu erarbeiten. Die Massnahmen berücksichtigen das Gesamtverkehrssystem, sollen das Verkehrswachstum bremsen und verträglich gestalten. In Bezug auf die Ziele ist die Mobilitätsstrategie 2040 ausschlaggebend, welche regional konsolidiert ist.
27	Umsetzungshorizonte: Die Massnahmen müssen früher umgesetzt werden als in den Massnahmenblättern ausgewiesen. Vor allem im LV wird die rasche Umsetzung von Velorouten gefordert.	5	Die RKBM setzt sich dafür ein, prioritäre Vorhaben möglichst rasch in die Umsetzungsphase zu bringen. Es bleibt zu beachten, dass die Umsetzung der meisten Massnahmen abhängig ist von verschiedenen Rahmenbedingungen. So beeinflussen vor allem die übergeordneten Planungen von Bund und Kanton die Umsetzung der Massnahmen stark. Zudem hat auch der Kanton beschränkte Ressourcen, und die Projekte werden mit den kantonalen Ämtern priorisiert.
28	Anträge zu einzelnen Massnahmen: Viele Anträge beziehen sich auf einzelne Massnahmen in allen drei Bereichen (MIV, ÖV, LV).	1	Die Änderungsanträge zu den verschiedenen Massnahmenblättern werden wo möglich und sinnvoll angepasst (vgl. Antworten zu den einzelnen Eingaben).
29	Einzelne Verkehrsträger sind zu wenig berücksichtigt.	2	Im Sinne der Berücksichtigung des Gesamtverkehrssystems wurden Massnahmen für alle Verkehrsträger erarbeitet. Insbesondere für den Langsamverkehr wurden in der vorliegenden Generation zahlreiche neue Massnahmen aufgenommen. Die Verteilung der Kosten für Massnahmen im A-Horizont (2024–2027) ist wie folgt: <ul style="list-style-type: none"> ▶ Motorisierter Individualverkehr: 81 Mio. CHF (19 %) ▶ Öffentlicher Verkehr: 73 Mio. CHF (17 %) ▶ Langsamverkehr: 228 Mio. CHF (53 %) ▶ Kombinierte Mobilität: 15 Mio. CHF (3 %) ▶ Nachfrageorientierte Mobilitätsmassnahmen: 35 Mio. CHF (8 %) → insgesamt rund 431 Mio. CHF für Massnahmen im A-Horizont

3.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Nr.	Thema/Antrag/Feststellung	Umgang	Umgang im Rahmen Bereinigung
30	Basisnetz: Die Darstellung des Basisnetzes und dessen Verbindlichkeit ist unklar.	1	Das regionale Basisstrassennetz richtet sich primär nach der Funktion der Strassen und nicht nach der Eigentümerschaft. Es beinhaltet nebst den Nationalstrassen die Kantons- und Gemeindestrassen mit überörtlicher Bedeutung. Nicht Bestandteil sind weitere Gemeindestrassen sowie Kantonsstrassen mit lokaler Erschliessungs- oder Verbindungsfunktion. Das Netz bildet die Grundlage für die Festlegung von Massnahmen, die durch den Bund mitfinanziert werden sollen. Das Basisnetz wurde im Rahmen des RGSK II mit einer Konsultation der Gemeinden durch die RKBM definiert. Die RKBM hat die Aktualisierung des Basisnetzes ins Arbeitsprogramm 2021 aufgenommen. Dies sollte ab 2022 Klarheit schaffen und dient als Grundlage für das AP der fünften Generation, welches voraussichtlich ab 2023 erarbeitet wird.
31	Kapazitätserhöhungen: Die Massnahmen im Bereich MIV werden grösstenteils als Ausbauten wahrgenommen. Verkehrszunahmen beim MIV werden befürchtet.	3	Mit den Massnahmen im Bereich MIV wird nicht primär eine Verkehrszunahme gefördert oder eine generelle Kapazitätserhöhung angestrebt. Ziel ist es, mit den Massnahmen das erwartete Verkehrswachstum verträglich zu gestalten und zu bewältigen. Insbesondere im urbanen Kerngebiet sind Kapazitätserhöhungen nicht realisierbar, vielmehr soll der MIV weiterhin auf das Hochleistungsnetz gelenkt werden. Zudem werden im Rahmen der Neugestaltung von Ortsdurchfahrten Verbesserungen für alle Verkehrsträger und für die Bevölkerung erreicht.
32	Verkehrsmanagement: Es wird nicht deutlich, was mit Verkehrsmanagement gemeint ist und welche Massnahmen darin enthalten sind.	1	Das Verkehrsmanagement hat zum Ziel, die Zuverlässigkeit des ÖV zu erhöhen, den Strassenverkehr verträglich und stetig abzuwickeln, die vorhandenen Kapazitäten optimal zu nutzen sowie Ausweichverkehr aufs untergeordnete Strassennetz zu vermeiden und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dazu sind Massnahmen wie Busspuren und -bevorzugungen sowie Verkehrssteuerungen und Dosierungsmassnahmen erforderlich. Aktuell ist das Projekt in der Umsetzung, es braucht eventuell noch eine bessere Erläuterung im Bericht.
33	Studie Überdachung von Autobahnabschnitten im Siedlungsraum / Lärm Diese Studie wird von vielen Seiten her begrüsst.	4	Die Studie wird mehrheitlich begrüsst. Es wird jedoch klare Richtlinien geben, in welchen Abschnitten eine solche Überprüfung sinnvoll ist. Es werden nicht alle Wünsche eingegeben. Das Thema Lärm/Emissionen ist eventuell in der weiteren Bearbeitung zu vertiefen.

3.5 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Nr.	Thema/Antrag/Feststellung	Umgang	Umgang im Rahmen Bereinigung
34	ÖV im ländlichen Raum: Das fehlende Angebot im ländlichen Raum bedingt eine gute Erschliessung durch den MIV – vor allem auch in Bezug auf den steigenden Freizeitverkehr.	4	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Die Mobilitätsstrategie 2040 beinhaltet die Förderung des ÖV auch im ländlichen Raum. Der Erhalt der ÖV-Erschliessungsqualität bleibt ein Ziel des RGSK/AP. Ein Ausbau ist aufgrund der gesetzlichen Anforderungen nur in gewissen Situationen möglich. Die Entwicklung im ländlichen Raum soll nicht verhindert werden. Eine Studie zu diesem Thema ist im Arbeitsprogramm 2021 vorgesehen. Im Regionalen Angebotskonzept ÖV 2022–2025 ist diese Thematik auch aufgenommen.
35	ÖV-Angebot: Sehr viele Anträge zu Angebotsausbauten und Taktverdichtungen auf verschiedenen Linien des schienen- und strassengebundenen ÖV.	1	Die Anliegen zu Angebotsverbesserungen im ÖV sind teilweise bereits im Regionalen Angebotskonzept ÖV 2022–2025 aufgenommen. Wo dies noch nicht der Fall ist, wird dies nach Möglichkeit erfolgen bzw. in teilregionalen Konzepten geprüft.
36	Vereinzelte Massnahmen	5	Die Massnahmen werden geprüft und gegebenenfalls in Rücksprache mit dem AÖV aufgenommen.

3.6 Langsamverkehr (LV)

Nr.	Thema/Antrag/Feststellung	Umgang	Umgang im Rahmen Bereinigung
37	Eingaben: Zahlreiche Eingaben zu bestehenden Massnahmen sowie neuen Routen.	5	Viele Eingaben kommen zu bereits laufenden oder zukünftigen Planungen des regionalen Velonetzes. Die RKBM ist bestrebt, die Korridore zu clustern, um Zeit und Kosten zu sparen.
38	Sicherheit: Schulwegsicherheit	1	Die Sicherheit, insbesondere auf Schulwegen, spielt bei den Massnahmen Veloverkehr eine wichtige Rolle und wird bei der Umsetzung berücksichtigt. Auch bei den Massnahmen betreffend MIV (und indirekt ÖV) ist die Verbesserung der Sicherheit ein wichtiges Ziel.
39	Fussverkehr: Der Fussverkehr soll nicht unter dem Langsamverkehr subsumiert werden. Es fehlen Massnahmen zu diesem Thema.	3	Die Planung des Fusswegnetzes ist Sache der Gemeinden. Die RKBM berücksichtigt bei der Umsetzung der Massnahmen den Fussverkehr, z. B. bei der Koordination zwischen Gemeinden, erstellt dazu aber keine separaten Massnahmenblätter. Eine Aktualisierung des Leitbilds Langsamverkehr ist im Arbeitsprogramm 2021 vorgesehen.
40	Umsetzungsgeschwindigkeit der Massnahmen: Viele Eingaben verlangen eine rasche Planung und	5	Die Umsetzung kann nicht – wie von vielen Seiten gewünscht – so schnell wie möglich erfolgen, sondern wird mit dem Kanton zusammen priorisiert. Um kostengünstig und schneller mit Planungsstudien voranzukommen, werden Korridore geclustert beplant.

Nr.	Thema/Antrag/Feststellung	Umgang	Umgang im Rahmen Bereinigung
	Umsetzung der Massnahmen.		Das Vorgehen mit den aktuellen fünf Planungsstudien hat sich bewährt.

3.7 Nachfrageorientierte Mobilitätsmassnahmen (NM)

Nr.	Thema/Antrag/Feststellung	Umgang	Umgang im Rahmen Bereinigung
41	Mobilitätsmanagement: Viele Forderungen bezüglich konkreter Massnahmen	5	Die RKBM sieht dazu im Arbeitsprogramm 2021 ein Projekt mit allen Regionsgemeinden vor.
42	Massnahmen im Kontext eines Gesamtverkehrskonzepts betrachten	1	Das RGSK/AP hat zum Ziel, die Verkehrsmassnahmen aufeinander abzustimmen und in einem Gesamtsystem zu denken – auch in Bezug auf die Siedlungsentwicklung.

3.8 Kombinierte Mobilität (KM)

Nr.	Thema/Antrag/Feststellung	Umgang	Umgang im Rahmen Bereinigung
43	Mobilitätshubs: Die Abklärungen, wo Hubs sinnvoll und effizient sein können, sollten breit geführt werden, auch in der Agglomeration.	1	Die Studie Multimodale Verkehrsdrehscheiben ist in der Pipeline und wird von kantonalen sowie Bundesämtern begleitet. Dabei sollen alle wichtigen Verkehrsknoten der RKBM (alle Bahnhöfe, Autobahnausfahrten etc.) analysiert, auf ihre Potenziale untersucht und in einem Gesamtmodell Szenarien für die Region entwickelt werden.
44	Ausbau von Park & Ride	1	Der Ausbau der P+R-Anlagen wird mit dem Projekt Multimodale Verkehrsdrehscheiben auch mitgedacht. Hier ist die RKBM aber auch auf die Gemeinden angewiesen, welche entsprechende Projekte/Ausbauten planen. Im RGSK 2021 wurden bereits verschiedene Projekte eingegeben.

4 Fazit

Die Mitwirkung zum RGSK 2021 ist auf ein grosses Interesse gestossen. Ein Grund dafür dürfte darin liegen, dass Raumplanungsfragen auch in der breiteren Öffentlichkeit zunehmend Beachtung geschenkt werden – etwa bei Abstimmungen und Initiativen.

Das hohe Interesse an der Mitwirkung belegt aber auch, dass das Instrument RGSK in seiner dritten Auflage inzwischen definitiv in den Gemeinden, Parteien und Organisationen wahrgenommen wird. Die Relevanz des RGSK hat im Zuge des Paradigmenwechsels in der Raumplanung zur Innentwicklung zugenommen und wird von Parteien und Organisationen entsprechend genau verfolgt. Die RKBM wertet dies grundsätzlich als positives Zeichen.

Der Umfang der Beteiligung ist mit 117 Eingaben gegenüber 289 beim RGSK II geringer ausgefallen, obwohl die Mitwirkung mit dreieinhalb Monaten wesentlich länger dauerte als beim RGSK II. Es haben etwas weniger Gemeinden (52 im Vergleich zu 71) partizipiert und fast keine Unternehmen und Privatpersonen (6 im Vergleich zu 144). Die Beteiligung der Organisationen (inkl. Transportunternehmen), Parteien und Ämter ist in etwa gleich hoch wie beim Vorgängerkonzept.

Bei den 52 **Gemeinden** lässt sich ein grosses Einverständnis mit dem RGSK konstatieren. Die umfangreiche Partizipation mit zwei aufeinanderfolgenden Workshops für Verwaltungs- und Politikvertreter/innen im Vorfeld hat offensichtlich eine Konsolidierung bewirkt. Die Zustimmung ist mit 63 % bis 84 % «Ja»- und «Eher ja»-Antworten bei den verschiedenen Fragen erfreulich hoch.

Bei den mitwirkenden **Ämtern** ist der Anteil an «Keine Antwort» mit 50 % bis 83 % je nach Frage sehr hoch. Unter den restlichen Antworten überwiegen die «Ja»- und «Eher ja»-Antworten deutlich – mit Ausnahme des Themas Landschaft, das zur Hälfte abgelehnt und vorsichtig («Eher ja») befürwortet wird. Die Zustimmungsraten bei den Ämtern ist daher insgesamt als neutral bis positiv zu werten.

Auch in der Kategorie **Organisationen und Transportunternehmen** ist der Anteil «Keine Antwort» recht hoch. Je nach Frage machen 42 % bis 56 % der Mitwirkenden keine Aussage. Bei den restlichen Antworten ergibt sich folgendes Bild: Zukunftsbild, Handlungsbedarf und Stossrichtungen werden mehrheitlich kritisiert. Die Ziele und Inhalte der Massnahmen Siedlung, Landschaft, Kombinierte Mobilität werden leicht positiv beurteilt. Die Massnahmen zum ÖV finden breite Zustimmung, die Massnahmen MIV und Langsamverkehr sowie die nachfrageorientierten Mobilitätsmassnahmen werden eher abgelehnt. Es lässt sich beobachten, dass sich die Stellungnahmen bei gewissen Themen quasi neutralisieren (z. B. Forderungen nach deutlich mehr oder deutlich weniger starken Vorgaben oder Schutzbemühungen). So werden Zukunftsbild, Handlungsbedarf und Strategien von einem Teil als zu wenig lenkungsstark betrachtet, während andere die Notwendigkeit der Lenkungswirkung des RGSK bestreiten und für eine nachfrageorientiertere Entwicklung sind.

Unter den **Parteien** ist der Anteil an «Keine Antwort» gering. Zukunftsbild, Handlungsbedarf und Strategien werden – aus ähnlichen Gründen wie bei den Organisationen – überwiegend kritisiert. Allgemeine Zustimmung herrscht bei den Zielen und Inhalten der Massnahmen Siedlung und Landschaft sowie der nachfrageorientierten Mobilitätsmassnahmen. Sehr hohe Zustimmungswerte erreichen die Massnahmen ÖV und Kombinierte Mobilität. Die Massnahmen MIV und einzelne Landschaftsgebiete werden bestritten, wobei sich auch hier die Anliegen gegenseitig neutralisieren.

Unter den sechs **Unternehmen und Privatpersonen**, die sich im Rahmen der Mitwirkung geäußert haben, ist der Anteil an «Keine Antwort» mit 50 % wiederum recht hoch. Die restlichen Antworten fallen bei allen Fragen bis auf die Stossrichtungen, einzelne Gebiete Landschaft und die Massnahmen MIV, die eher abgelehnt werden, ausschliesslich bis stark überwiegend positiv aus.

Die einzelnen Anliegen der Mitwirkenden sind den Anhängen 1 bis 5 zu entnehmen. Eine grafische Auswertung der Zustimmungsraten pro Adressaten befindet sich im Kapitel 6 (als Übersicht).

Der weitere Prozessverlauf mit der Vorprüfung durch den Kanton und anschliessender Schlussbereinigung wird aufzeigen, ob die nun vorliegenden Inhalte genehmigungsfähig sind. Die zuständigen Kommissionen der RKBM sind überzeugt, mit dem RGSK 2021 ein zukunftsfähiges und zielgerichtetes Instrument vorzulegen und damit einen wichtigen Beitrag für eine koordinierte Entwicklung der Region in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr zu leisten.

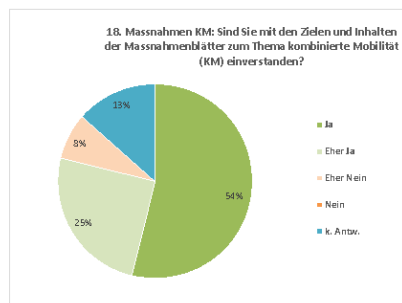
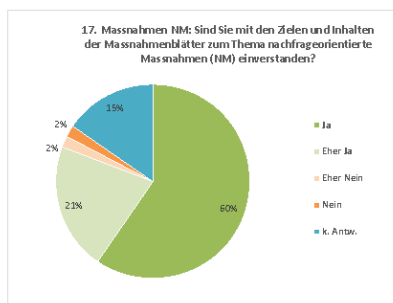
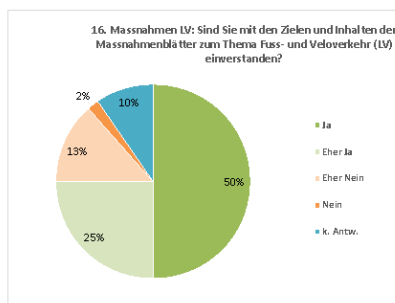
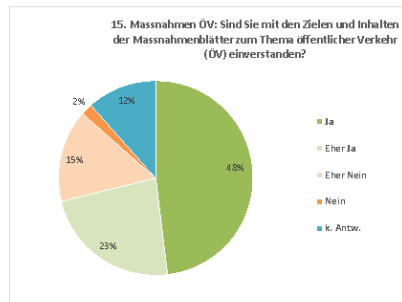
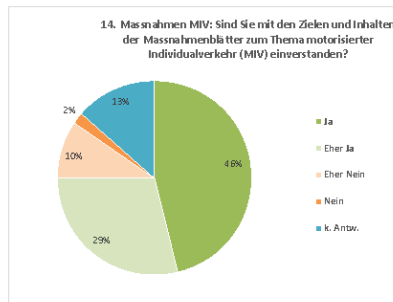
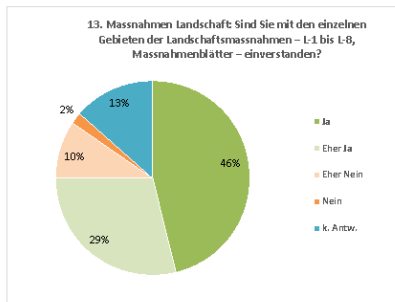
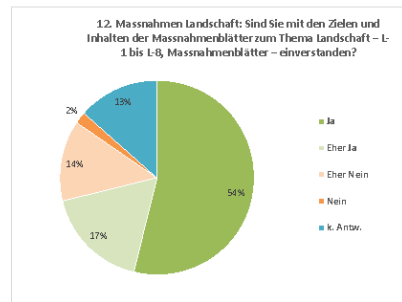
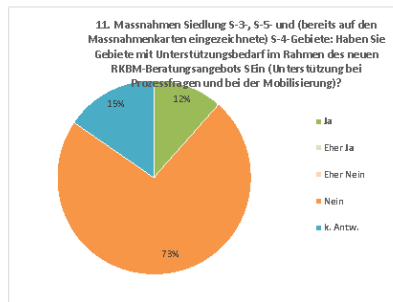
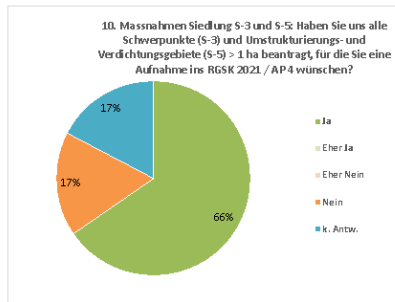
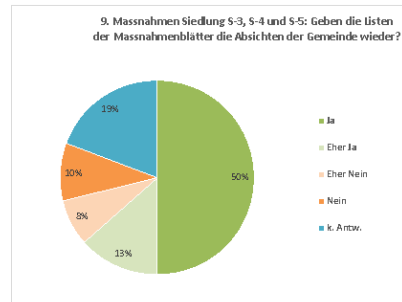
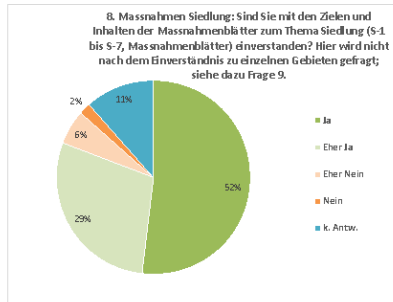
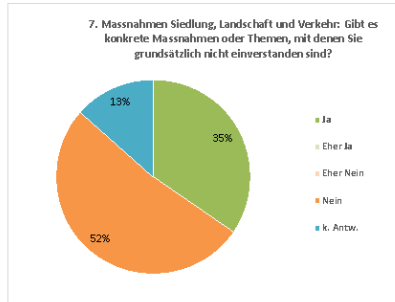
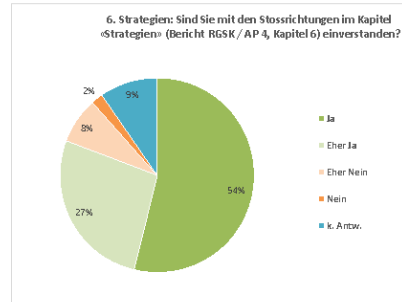
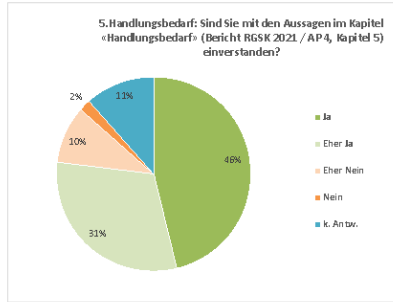
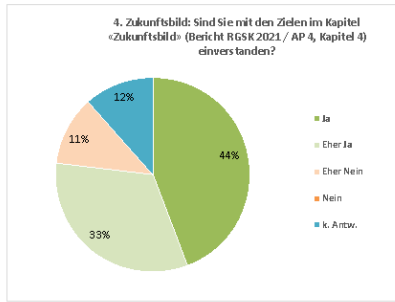
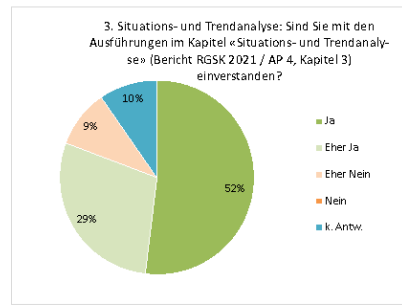
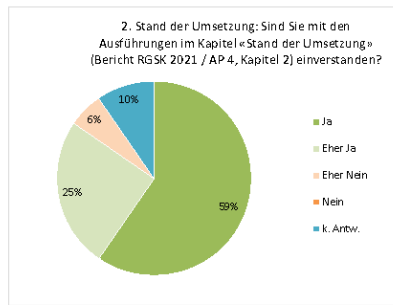
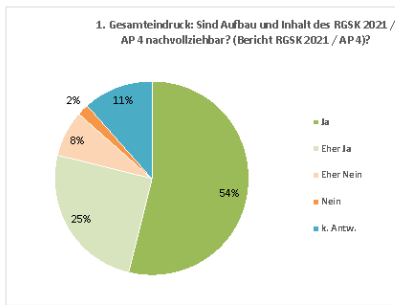
5 Die weiteren Schritte

- | | |
|---------------------------|--|
| ▶ September–Dezember 2020 | Vorprüfung durch den Kanton |
| ▶ Januar–April 2021 | Erarbeitung Genehmigungsdossier auf Basis Vorprüfungsbericht
Trennung Dokumente Bericht RGSK / Bericht AP |
| ▶ Mitte April 2021 | Verabschiedung in den Kommissionen Raumplanung und Verkehr |
| ▶ Mitte Juni 2021 | Verabschiedung RGSK 2021 / AP 4 in der Regionalversammlung |
| ▶ 31. August 2021 | Abgabe Genehmigungsdossier RGSK 2021 / AP 4 beim Kanton |
| ▶ 15. September 2021 | Abgabe AP 4 beim Bund (durch Kanton) |

6 Eingegangene Stellungnahmen

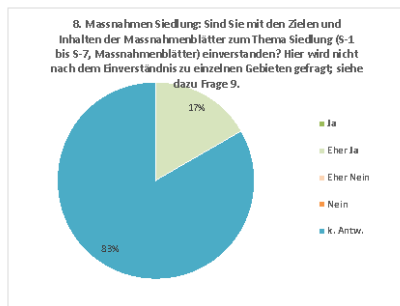
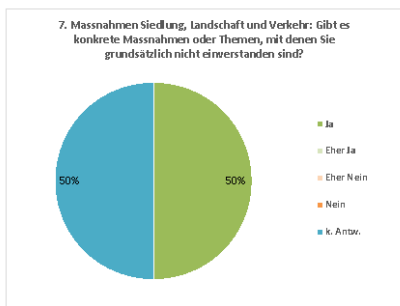
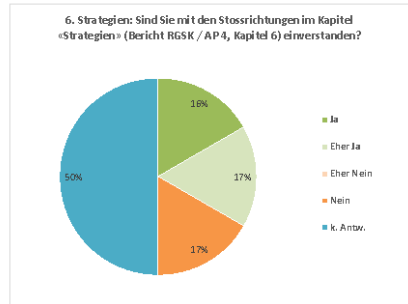
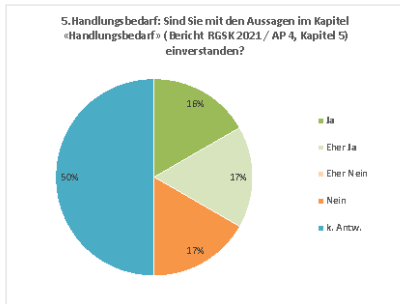
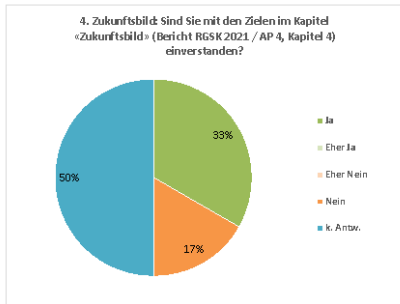
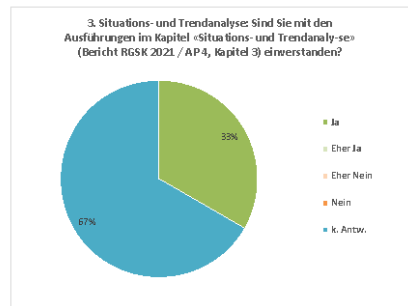
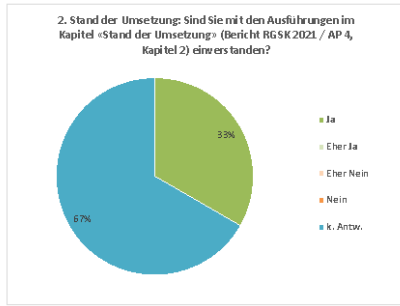
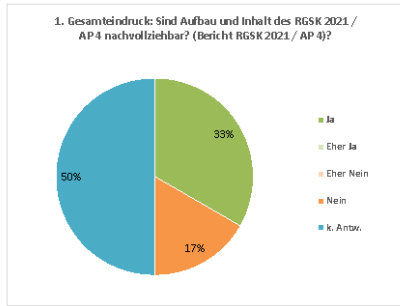
6.1 Gemeinden (vgl. Anhang 1)

Belp	Jaberg	Neuenegg
Bern	Jegenstorf	Oberdiessbach
Bern (AKO)	Kehrsatz	Ostermundigen
Biglen	Kirchdorf	Riggisberg
Bowil	Kiesen	Rubigen
Bremgarten	Köniz	Schwarzenburg
Diemerswil	Konolfingen	Schüpfen
Ferenbalm	Laupen	Stettlen
Fraubrunnen	Mattstetten	Toffen
Frauenkappelen	Meikirch	Urtenen-Schönbühl
Freimettigen	Mirchel	Vechigen
Gerzensee	Moosseedorf	Wald
Grosshöchstetten	Mühleberg	Wohlen
Gurbrü	Münchenwiler	Worb
Häutligen	Münchenbuchsee	Zäziwil
Ittigen	Münsingen	Zollikofen
Iffwil	Muri bei Bern	Zollikofen (GGR)

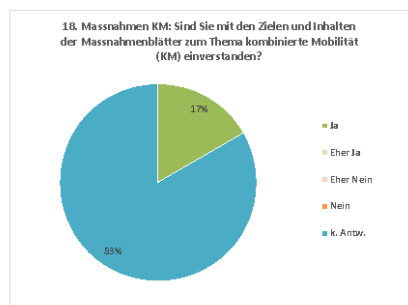
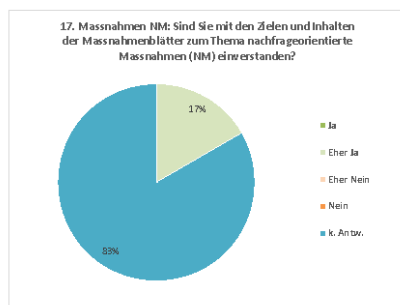
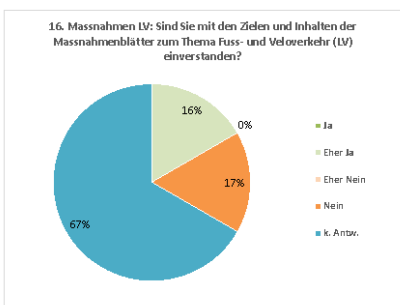
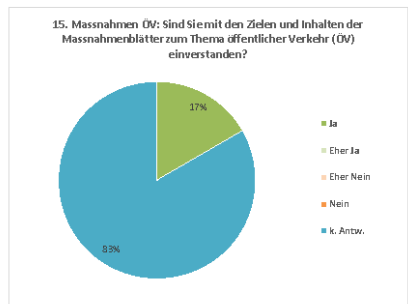
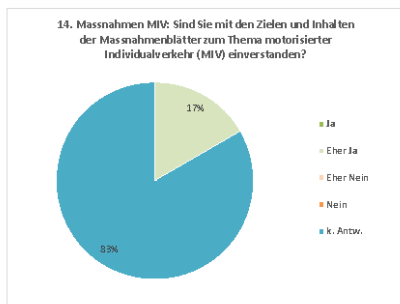
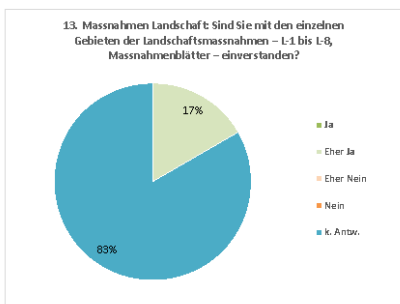
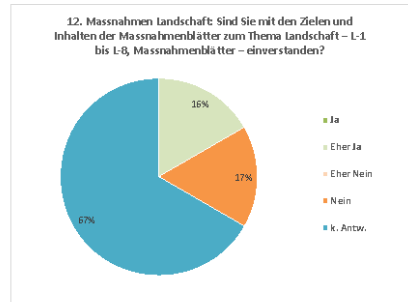


6.2 Ämter (vgl. Anhang 2)

Amt für Geoinformation des Kantons Bern
Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn
Amt für Wald und Naturgefahren des Kantons Bern
Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD)
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Filiale Thun
Forstbetrieb der Burgergemeinde Bern
Kanton Freiburg
Kommission Wirtschaft der RKBM

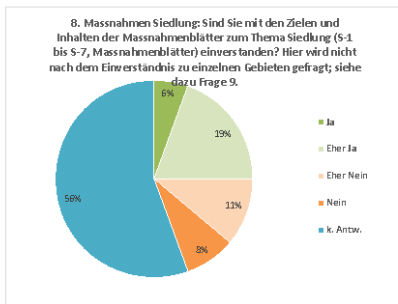
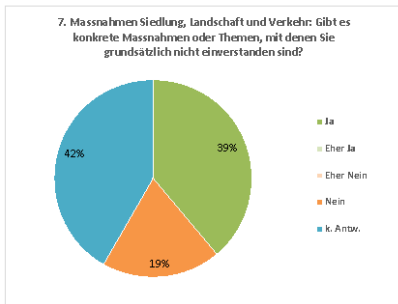
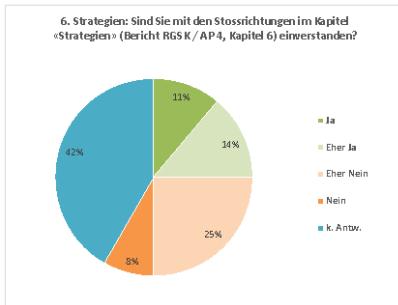
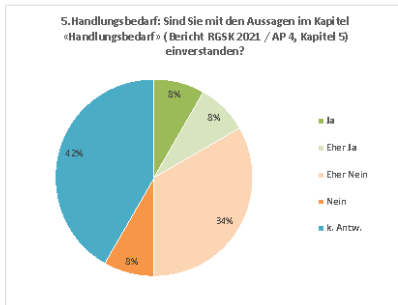
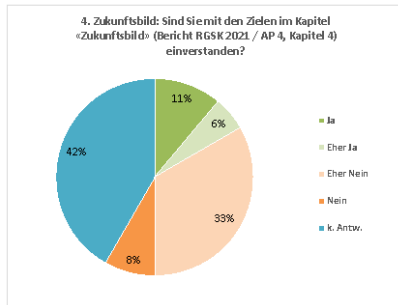
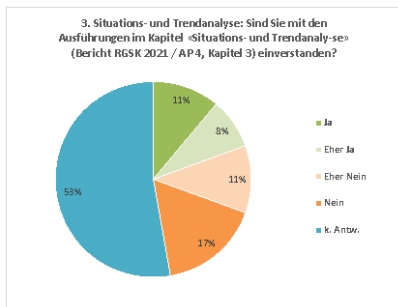
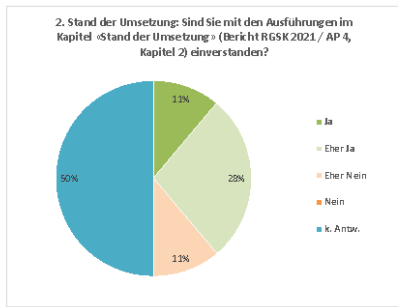
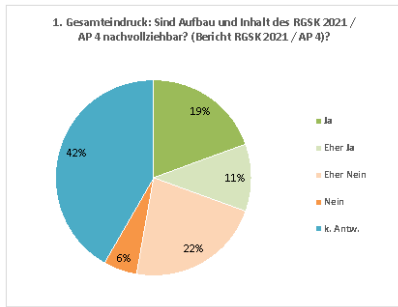


Die Fragen 9, 10 und 11 waren nur an die Gemeinden gerichtet

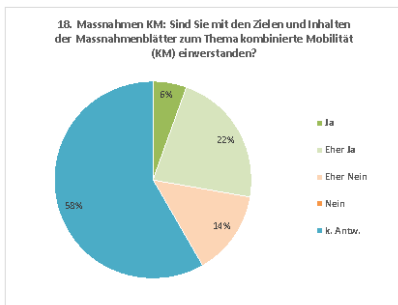
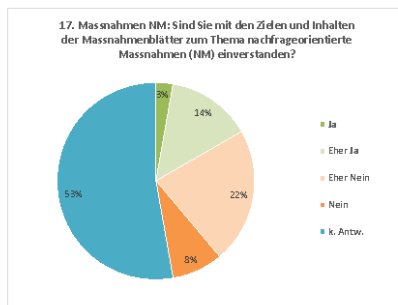
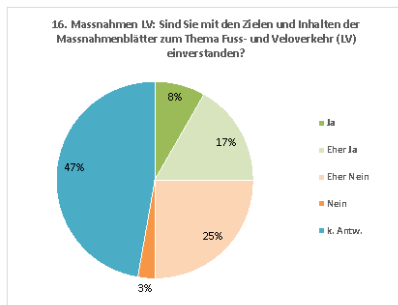
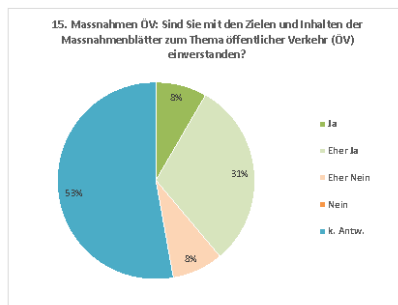
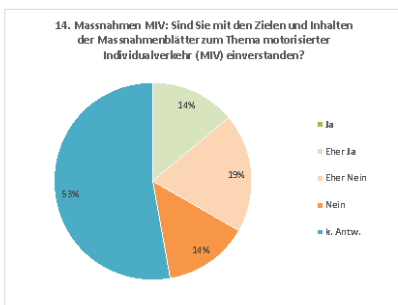
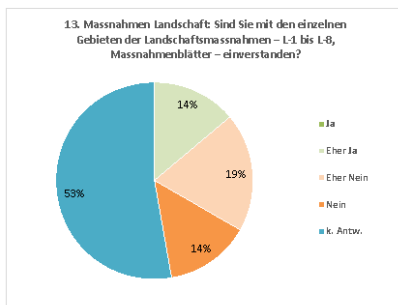
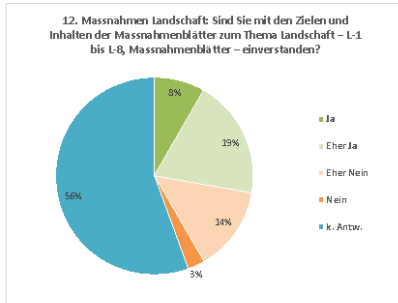


6.3 Organisationen und Transportunternehmen (vgl. Anhang 3)

Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental (APW), Ausschuss ÖV	Quartierkommission Länggasse-Engelhalbinsel
Bauernverband Region Fraubrunnen	RBS
Berner Heimatschutz	SBB
Bernmobil	sia Sektion Bern
BLS Infrastruktur	Stiftung Landschaftsschutz Schweiz
Décroissance Bern	Stiftung SchweizMobil
Entwicklungsraum Thun (ERT)	TCS Bern-Mittelland
Fussverkehr Kanton Bern	VCS Regionalgruppe Bern
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Verband Berner Waldbesitzer BWB
Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, Sektion Bern	Verband bernischer Bürgergemeinden und burgerlicher Korporationen (VBBG)
Hauseigentümerverband (HEV) Bern und Umgebung	Verein Buchsi Mobil
Helvetia Nostra	Verein Läbigi Stadt
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGÖV) Bern	Verein Landwirtschaft Bern-Mittelland
Mieterinnen- und Mieterverband, Regionalgruppe Bern und Umgebung	Verein Natur- und Vogelschutz Münchenbuchsee und Umgebung (NVM)
Naturpark Gantrisch	Verein Spurwechsel, Bern
Pro Natura Bern	Vortritt Fussgänger
Pro Velo Bern	Wabern-Leist
Pro Velo Münsingen	Wohnbaugenossenschaften Schweiz, Regionalverband Bern-Solothurn



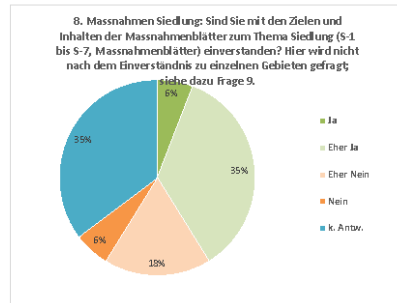
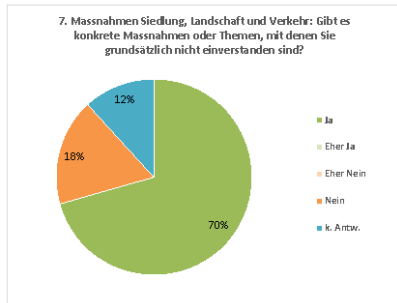
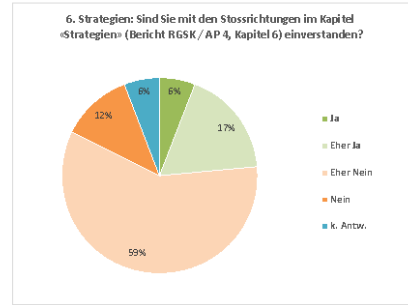
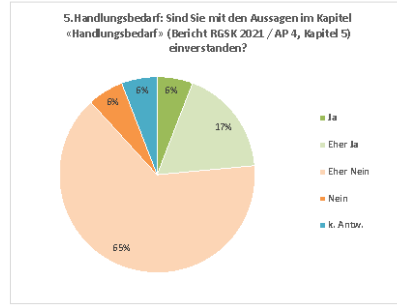
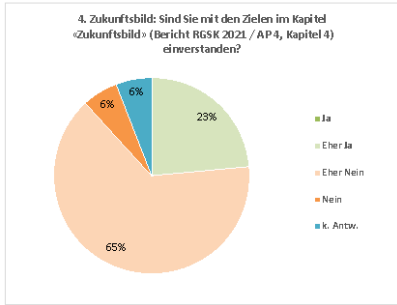
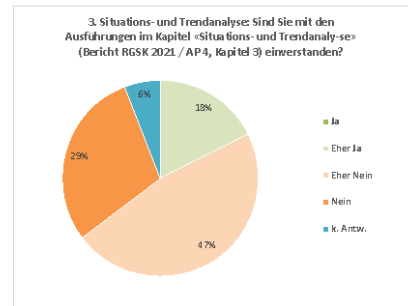
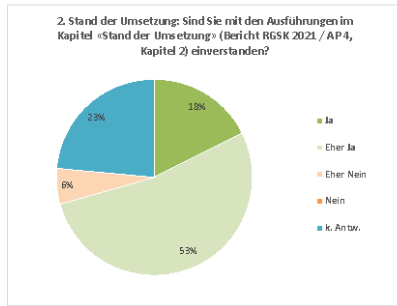
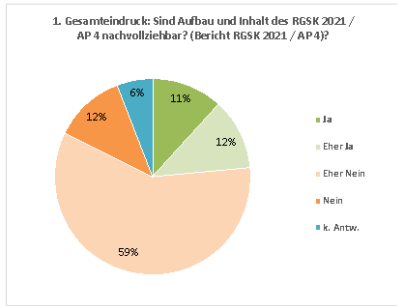
Die Fragen 9, 10 und 11 waren nur an die Gemeinden gerichtet



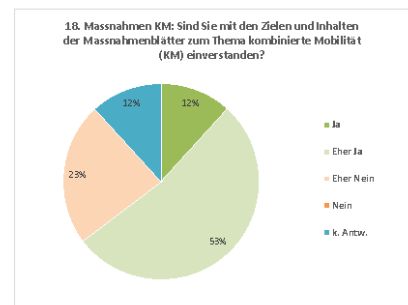
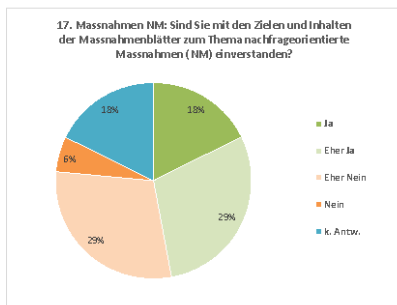
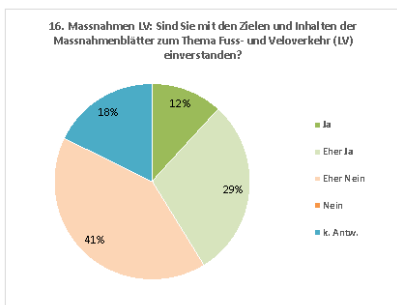
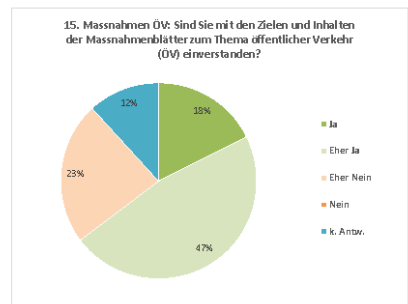
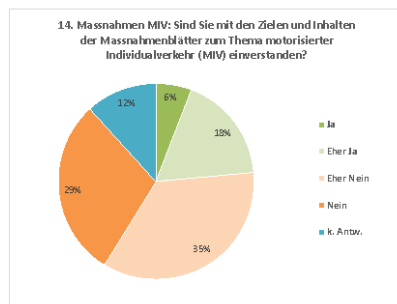
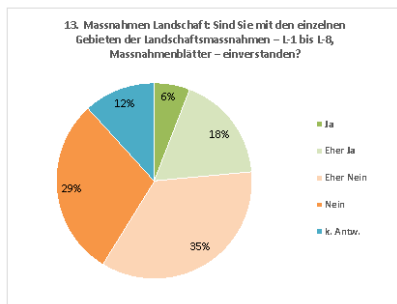
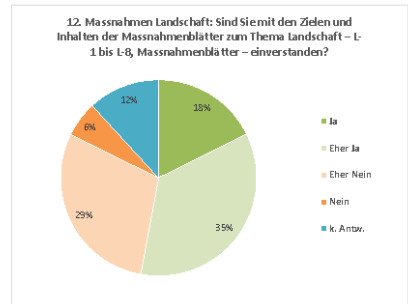
6.4 Parteien (vgl. Anhang 4)

BDP Kanton Bern
BDP Münchenbuchsee
FDP Stadt Bern
GFL Münchenbuchsee
GLP Kanton Bern
GLP Stadt Bern
Grün alternative Partei Bern
Grüne Köniz
Grüne Mittelland Nord

Grüne Münsingen
Grüne Worb
Grünes Bündnis Bern
SP Region Bern-Mittelland
SP Stadt Bern
SP Worb
SVP Bern-Mittelland
SVP Stadt Bern



Die Fragen 9, 10 und 11 waren nur an die Gemeinden gerichtet



6.5 Unternehmen und Privatpersonen (vgl. Anhang 5)

Arco Real Estate SA & Mobimo Management AG

Migros Aare

Swiss Prime Site Immobilien AG

Vigier Holding AG

Rainer Burki und Dr. Monica Biondo

Kathrin Stocker

